Senate Sénat

Canada

# The One-Tonne Challenge: Let's Get On With It!

First Interim Report
of the
Standing Senate Committee on
Energy, the Environment and Natural Resources

The Honourable Tommy Banks, *Chair*
The Honourable Ethel M. Cochrane, *Deputy Chair*

# TABLE OF CONTENTS


TABLE OF CONTENTS ..... i

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES ..... ii

ORDER OF REFERENCE ..... iii

PREFACE: THE NEXT, NEW, LOW-CARB(ON) DIET ..... iv

INTRODUCTION ..... 1

*Kyoto and Canadians* ..... *1*
*What Does One Tonne Really Mean?* ..... *3*
*Can We Really Do This? Yes We Can!* ..... *3*

CHAPTER ONE: WORDS ARE NOT ENOUGH! ..... 5

CHAPTER TWO: THE PRICE ISN'T RIGHT ..... 9

*Who Should Pay?* ..... *10*
*Getting Everyone On Side* ..... *11*

CHAPTER THREE: THE FEDERAL TOOL BOX ..... 15

*Levers* ..... *15*
*Regulatory Reform* ..... *19*
A. Transportation: Our Half-Tonne Problem ..... 20
B. Renewable Energy ..... 22
*Investing in Infrastructure* ..... *23*
*Success Through Partnerships* ..... *25*
A. The California Experience ..... 28
B. Partnering with Municipalities ..... 29
C. Mobilizing NGOs ..... 31

CONCLUSION ..... 35

RECOMMENDATIONS ..... 37

APPENDIX A: ..... 39

WHERE TO FIND TIPS FOR INDIVIDUAL CANADIANS ON SAVING ENERGY AND REDUCING GREENHOUSE GAS EMISSIONS ..... 39

APPENDIX B: ..... 41

WITNESSES HEARD AND SUBMISSIONS RECEIVED DURING THE SECOND SESSION OF THE 37TH PARLIAMENT: ..... 41

105-02206/

# THE STANDING SENATE COMMITTEE ON ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES

The Hon. Tommy Banks – Chair
The Hon. Ethel M. Cochrane – Deputy-Chair

The Hon. Willie Adams*
The Hon. David Angus*
The Hon. John Buchanan, P.C.
The Hon. Ione Christensen
The Hon. Isobel Finnerty
The Hon. Leonard J. Gustafson*
The Hon. Colin Kenny
The Hon. Raymond Lavigne*
The Hon. Lorna Milne
The Hon. Mira Spivak

Ex-officio members of the Committee:

The Honourable Senators: Jack Austin, P.C. (or Bill Rompkey, P.C.) and Noël A. Kinsella (or Terry Stratton)

The Honourable Senator Spivak was the Deputy Chair during the Third Session of the Thirty-Seventh Parliament. In addition, the Honourable Senators Baker, Eyton, Merchant, Fraser, Johnson, Sibbeston and Watt were members of the Committee or participated from time to time during this study during that Session.

*Senators were not members of the committee for the duration of this study on the One-Tonne Challenge.

Staff of the Committee:

Ms. Lynne C. Myers, Research Analyst, Science and Technology Division, Parliamentary Research Branch, Library of Parliament;

Mr. Frédéric Beauregard-Tellier, Research Analyst, Economics Division, Parliamentary Research Branch, Library of Parliament;

Ms. Keli Hogan, Clerk of the Committee, Committees Directorate, The Senate;

Ms. Kae Schade, Administrative Assistant, Committees Directorate, The Senate.

*Note:* Ms. Josée Thérien served as Clerk of the Committee and Ms. Louise Pronovost, Administrative Assistant during the Third Session of the Thirty-Seventh Parliament.

# ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Tuesday, October 19, 2004:

The Honourable Senator Banks moved, seconded by the Honourable Senator Ferretti Barth:

That the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources be authorized to examine and report on emerging issues related to its mandate:

a) The current state and future direction of production, distribution, consumption, trade, security and sustainability of Canada's energy resources;

b) Environmental challenges facing Canada including responses to global climate change, air pollution, biodiversity and ecological integrity;

c) Sustainable development and management of renewable and non-renewable natural resources including water, minerals, soils, flora and fauna;

d) Canada's international treaty obligations affecting energy, the environment and natural resources and their influence on Canada's economic and social development;

That the papers and evidence received and taken during the Third Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the Committee; and

That the Committee report to the Senate from time to time, no later than June 30, 2006, and that the Committee retain until September 1, 2006 all powers necessary to publicize its findings.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

*Le greffier du Sénat,*
Paul C. Bélisle
*Clerk of the Senate*

*Note:* Except for the last paragraph relating to papers and evidence from the previous session, this Order of Reference is identical to the Committee's Order of Reference for this study during the Third Session of the Thirty-Seventh Parliament, adopted by the Senate on Tuesday, February 10, 2004.

# PREFACE: THE NEXT, NEW, LOW-CARB (ON) DIET

The Government of Canada is asking Canadians to go on a diet – a new diet that has nothing to do with food. It is an energy diet that will see each of us lose a few pounds – well actually, a tonne– of the approximately five tonnes of greenhouse gases, such as $CO_2$, that we add individually, on average, to the atmosphere, just by everyday activity.

Officially known as the One-Tonne Challenge, the new energy diet is not yet as popular as the low-carbohydrate diets that have fast-food retailers and brewers creating new products. But it could be that popular!

If all orders of government use their powers to convince us – and to help us save money on our new energy diet – then reducing our fossil fuel intake will be more than trendy. It will become a habit.

But there are roadblocks to changing our daily lives. Any kind of new diet means giving up a few things that we like. It means changing unconscious habits, and that is always difficult. There has to be a strong incentive to bring about change – a motivator. Our pocketbooks are one. The health of our children is another, and lifestyle still another. We are not going to do it until one day we see that we must. Now is the time. Let's get on with it.

Temperatures are rising in almost every part of Canada. Canada has also grown wetter – from 5 to 35 per cent wetter everywhere except in the southern prairies. The oceans are warming too. The Canadian Council of Ministers of the Environment has produced an excellent report[1] on these changes, and what they mean to each of us.

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources is convinced that we should, we must, and we can, change our energy use habits. We did it before in the 1970s when the price of oil rose dramatically. We can do it again and we have even better reasons now.

Your Committee asked some of the best minds in the country for their advice on how to get Canadians started. This report sets out much of what they told us; our reflections on their advice; and our recommendations to the Government of Canada.

---

(1) Canadian Council of Ministers of the Environment, Climate, Nature, People: Indicators of Canada's Changing Climate, November 2003.

# THE ONE-TONNE CHALLENGE LET'S GET ON WITH IT!

## INTRODUCTION

We need to have greenhouse gases (GHGs) like $CO_2$ in our atmosphere. They've always been there. Without them, Earth would be too cold to sustain life. GHGs are part of the intricately-balanced system which keeps some of the sun's heat from escaping our atmosphere to sustain life as we know it. It now seems that human activity has begun to affect the balance, and the results are not good. Our climate is changing.

There is not unanimous agreement among scientists about the extent to which human activity is contributing to climate change. But again, a large majority believes that, to one extent or another, we ARE contributing to it.

***It now seems that human activity has begun to affect the balance, and the results are not good. Our climate is changing.***

Your Committee and the Government of Canada believe that we should lessen the extent to which we are contributing, lessen the harm that we are doing our environment and lessen the burden that we will pass to our children and grandchildren.

To achieve this, your Committee believes that, in the words of Mr. David McGuinty, former head of the National Round Table (NRTEE) on the Environment and the Economy, Canada urgently needs "an overarching vision" to align the fiscal and regulatory policies of all levels of government to address the climate change challenge.[2]

### *KYOTO AND CANADIANS*

Canada has ratified the Kyoto Protocol. In doing so, Canada has undertaken that, during the first commitment period (2008-2012), we will reduce our overall GHG emissions to 6 per cent below 1990 levels.

How much greenhouse gas does that mean Canadians have to eliminate during the commitment period? Current estimates put the figure at 240

(2) David McGuinty, former CEO and President, National Round Table on Environment and the Economy, Proceedings of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, 12 June 2003, Issue #17, 17:33.

megatonnes.[3] That means a 30 per cent overall cutback on what Canada would be spewing into the air if we continued on a "business as usual" path toward the target date. "Business as Usual" would be a very dangerous and short-sighted path indeed. It is inconceivable that we would not do everything possible to live up to our commitment.

In the *Climate Change Plan for Canada*,[4] published in November 2002, the Government of Canada outlined a strategy to meet our commitment. The plan pointed to initiatives already underway to take us closer to our Kyoto goal and other initiatives that will be needed if we are going to meet our target. Under that plan, all sectors of the economy, from power plants, to industries and other institutions, are being asked to cut their emissions. The One-Tonne Challenge is about our individual contribution.

***It is inconceivable that we would not do everything possible to live up to our commitment.***

Each Canadian is on average responsible for about five tonnes of GHG emissions every year. Half (49.9 per cent) comes from passenger road transportation. Another 28.7 per cent is attributable to a very Canadian energy use – heating our homes. So motor vehicles and heating constitute the bulk (78.6 per cent) of our problem.

Water heating (11.1 per cent), appliances (7.5 per cent), lighting (2.4 per cent) and air conditioning (0.3 per cent) make up the rest.[5] **So the challenge to individual Canadians is for each of us to curb our GHG emissions from all these uses by about 20 per cent, or one tonne**. That would cut Canada's annual contribution to the world's GHG emissions by about 32 megatonnes every year. In other words, Canadians are being asked to take responsibility for 32 of the 240 megatonnes that will take us to our Kyoto target.

***Will individual Canadians cut back by one tonne apiece as their personal contribution to meeting the national target? That's what the One-Tonne Challenge is all about.***

Will individual Canadians cut back on GHG emissions by one tonne apiece as their personal contribution to meeting the national target? That's what the One-Tonne Challenge is all about.

That one tonne won't clean up Canada's air. But it will be a good and healthy start. And citizens who are engaged in a personal mission to improve Canada's air quality are more likely to apply pressure to ensure that governments and industry pull their weight as well.

So the question is: How can governments engage individual Canadians in this challenge? The first step is to ensure that we understand what is being asked of us.

---

(3) One MT (megatonne) = one million tonnes.

(4) Government of Canada, *Climate Change Plan for Canada*, 2002.

(5) *Ibid.*, p. 45.

## WHAT DOES ONE TONNE REALLY MEAN?

Few Canadians are even aware of the "One-Tonne Challenge." The One-Tonne Challenge is an attempt to start reducing Canada's GHG emissions at a personal level. GHG emissions are threatening the climate, natural habitats, and in the largest sense, endangering the health of a growing number of Canadians and their neighbours.

One of the problems with the One-Tonne Challenge is that people have difficulty thinking that substances in the air have weight. But in fact, those substances, including GHGs, do have weight. It is not hard to conceive that the people in a full elevator may collectively weigh about a tonne (2,200 pounds). Most of us understand that a small automobile weighs about a tonne. But air is perceived differently. After all, who thinks of weighing what we can't even see?

***...who thinks of weighing what we can't even see?***

If Canadians can find ways to meet the One-Tonne Challenge, we will be able to remove GHGs weighing the same as 32 million small cars from our atmosphere each year. That's the size of the job at hand. Then we will have met the Challenge.

## CAN WE REALLY DO THIS? YES WE CAN!

The One-Tonne Challenge is, of course, voluntary. Its goals can be met only if Canadians are sufficiently motivated to use less fossil-fuel energy by cutting back on personal consumption and by using more efficient devices to fulfil their needs.

Can we really do this? Yes we can. We can all think of ways in which we waste energy. Is it likely Canadians will respond? Some of us will, simply because we know – or will soon get the message – that this is a crisis that deserves both our attention and our commitment to change.

But will information and persuasion alone suffice? Or will some of us require more motivation?

In the February 2004 Speech from the Throne, the Government of Canada promised to get the One-Tonne message across to Canadians. It committed itself to raising our awareness about how our everyday decisions contribute to GHG emissions and how those emissions are harming our environment. The Government of Canada formally launched the One-Tonne Challenge on March 26, 2004.

As articulated in the *Climate Change Plan for Canada*, the Government of Canada will depend primarily on information, awareness and social marketing campaigns to convince individual Canadians to participate in the One-Tonne Challenge. In the words of one official, the purpose of the Challenge is to "promote climate-friendly living as the right thing to do."[6]

***...by embracing energy efficiency, individual Canadians can reduce their greenhouse gas emissions AND save money in the process.***

The message, as delivered by the Office of Energy Efficiency (OEE) of Natural Resources Canada, is that by embracing energy efficiency, individual Canadians can reduce their greenhouse gas emissions AND save money in the process. To that end, the Government of Canada and several non-government organizations are providing helpful tips and online emissions calculators to assist individuals in reducing their GHG emissions. (Examples of these resources are attached in Appendix A to this report).

Your Committee believes that the reduction of greenhouse gases in general and the One-Tonne Challenge in particular are essential to the future well-being of Canadians. **We don't think that reliance on information and moral suasion alone can achieve those goals.**

---

(6) Colleen Paton, Director, Outreach and Communication Services, Office of Energy Efficiency, Natural Resources Canada, Proceedings of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, 27 February 2003, Issue #9, 9:50.

# CHAPTER ONE: WORDS ARE NOT ENOUGH!

The Committee heard from witnesses who argued that information programs and awareness campaigns do have a valuable role to play in helping each of us understand the impact of our actions. But is the message getting through? And more importantly, is it likely to change the way most of us behave?

A 2003 Decima research survey found that the great majority of Canadians could not recall seeing any of the federal climate-change advertisements that ran on Canadian television between September 2002 and March 2003. Those ads cost $17 million.[7]

***... many Canadians do not view climate change as a significant concern ... because it seems to have "limited observable impact on their daily lives."***

Similarly, focus-group research done for the Government of Canada shows that **for a majority of Canadians, concerns about energy efficiency and climate change are *not* the primary drivers when it comes to consumers' decisions.**[8]

This may not be the way we would like to see ourselves, but this is what research strongly suggests. When Canadians make purchases, factors such as price, comfort and style will usually come out ahead of concerns about energy efficiency or the environment.

The results from the focus group just mentioned suggest that many Canadians do not view climate change as a significant concern for one very visceral reason – because it seems to have "limited observable impact on their daily lives."[9]

***Yet it is precisely the concerns of individuals that will make the meaningful difference.***

Some of the Canadians who participated doubted that the efforts of any one individual could really make a meaningful difference in addressing a problem as broad and as complex as climate change.[10] Yet it is precisely the concerns of individuals that will make the meaningful difference.

---

(7) Kate Jaimet, "Federal Kyoto ads cost $17M, but no one remembers them: Despite little success, government to spend another $45M on ads," Ottawa Citizen, 31 December 2003, p. A4.

(8) Phoenix Strategic Perspectives Inc., *The One Tonne Challenge Branding Concept Research*, submitted to Environment Canada and Natural Resources Canada, November 2003; and Sage Research Corporation, *One Tonne Challenge (OTC) Advertising Concepts Focus Groups Final Report*, prepared for Natural Resources Canada and Environment Canada, 21 September 2003.

(9) Phoenix Strategic Perspective Inc. (2003).

(10) *Ibid.*

If some Canadians do not think of climate change as a priority, or doubt that changing their individual personal behaviour will play any kind of meaningful role in countering it, then can governments really be satisfied with confining themselves to gentle persuasion when it comes to living up to our Kyoto commitments? We don't think so.

***...can governments really be satisfied with confining themselves to gentle persuasion when it comes to living up to our Kyoto commitments?***

If it turns out that information and awareness campaigns alone don't make much of a difference in individual consumption patterns, then the One-Tonne Challenge will turn out to have been nothing more than a failed public-relations exercise.

The other shortcoming of gentle persuasion is that it tends to get drowned out by the contrary commercial messages that bombard consumers day after day. Vehicle manufacturers in North America spend billions of dollars a year promoting their wares. You only need to look at our highways to see how successful these manufacturers have been in convincing a lot of Canadians that gas-guzzling sport-utility vehicles (SUVs) and other light trucks are great toys. In the words of John Nyboer, an ecological economist at Simon Fraser University:

> *"...[the manufacturers] have incredible power to shape the market."*(11)

In contrast, the Office of Energy Efficiency (OEE) has an annual budget of $65 million with which to reach and influence Canadians.(12) We applaud the Government of Canada's August 2003 announcement of an additional $131.4 million in spending to help individual Canadians reduce their GHG emissions.(13)

That's a lot of money. But it's only a drop in the bucket compared to what manufacturers of energy-consuming products are spending on advertising. So the question arises once again: While it is clear that consciousness-raising must be a significant component of the government's strategy in convincing individual Canadians to help reach our country's environmental goals, is that approach by itself going to meet those goals?

Matthew Bramley, the Director for Climate Change at the Pembina

---

(11) John Nyboer, Ecological Economist, Simon Fraser University, proceedings of the Standing Senate Committee in Energy, the Environment and Natural Resources, 25 March 2003, Issue #10, 10:29.

(12) Neil MacLeod, Director General, Office of Energy Efficiency, Natural Resources Canada, Proceedings of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, 27 February 2003, Issue #9, 9:57.

(13) See Press Release dated 12 August 2003, at: http://www.climatechange.gc.ca/english/publications/announcement/news_release.html

Institute for Appropriate Development, told us bluntly that getting the message across was only a start:

> *"The messages will prepare the ground. However, on their own, realistically, they will only have a marginal impact on emissions."*(14)

Your Committee believes that if the Government of Canada is going to convince individual Canadians to make the kind of behavioural changes that might actually see us respond to the One-Tonne Challenge, it cannot rely on education and awareness campaigns alone. We must do more.

***...the Government of Canada... cannot rely on education and awareness campaigns alone.***

(14) Matthew Bramley, Director, Climate Change, Pembina Institute for Appropriate Development, Proceedings of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, 27 March 2003, Issue #10, 10:39.

# CHAPTER TWO: THE PRICE ISN'T RIGHT.

In most cases price is the key determinant in any purchasing or investment decision. Other things being equal, demand for nearly any good or service is inversely proportional to its price.

This relationship between price and demand holds true for energy, whatever its source. When energy prices are low, (as they are in Canada by comparison with most of the rest of the world), consumers are simply less-concerned about the amount of energy they use. As Michael Cleland, President of the Canadian Gas Association, noted:

> *"Consumers do not pay much for their energy and they do not pay attention to it as a consequence."*(15)

When consumers DO pay what they deem to be a lot, things change. When the price of oil spiked in the 1970s due to Organization of Petroleum Exporting Countries (OPEC) cutbacks, compact cars became popular and fuel-efficiency regulations won public support.

But as soon as North American gasoline prices became a relative bargain in the 1990s, SUV sales started to climb. Economists know that when North American energy prices climb, consumers will again start looking for energy-saving automobiles and for other devices like programmable thermostats and compact fluorescent light bulbs. More of them will start reading EnerGuide or ENERGY STAR® labels when purchasing a new appliance.

***... the government ... must quickly (and bravely) recognize the importance of price signals.***

***"Price talks"***
*(Michael Gerbis, 21:4)*

Of course, we become very vocal about paying higher energy prices, particularly if we commute to work or live in poorly-insulated homes. Just as it is true of people everywhere, Canadians don't like paying prices higher than they have been used to paying. **But the prices we now pay are not realistic.**

If the government is truly serious about meeting its Kyoto commitment, it must quickly (and bravely) recognize the importance of price signals. As Michael Gerbis, President and Head of Clean Energy Business Unit, The Delphi Group, succinctly told us: *"Price talks."*(16)

Another of our witnesses, Hans Konow, President and CEO of the

---

(15) Michael Cleland, President and CEO, Canadian Gas Association, Proceedings of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, 10 June 2003, Issue #17, 17:15.

(16) Michael Gerbis, President and Head of the Clean Energy Business Unit, The Delphi Group, Proceedings of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, 21 October 2003, Issue #21, 21:04.

Canadian Electricity Association, concurred:

> *'When you look at energy efficiency in different markets, the first determinant is price; that is, the price signal to customers and the price of electricity in any given market.'*[17]

*European consumers pay far more realistic prices for their energy than do North American consumers.*

Anyone who has taken any interest in energy conservation knows that European consumers pay far more realistic prices for their energy than do North American consumers.

David McGuinty, former CEO and President of the National Round Table on the Environment and Economy, told us that he has had that experience:

> *'I am a huge fan of price signals. I used to live in Rome, Italy, and I paid Canadian $2.25 per litre for gas. I can assure you I was more careful about my driving than I am here. The price signals are a huge area to re-evaluate.'*[18]

## WHO SHOULD PAY?

Canadian energy prices reflect only a fraction of the real total costs to us….to all of us…. of delivering that energy. **There is no price in our marketplace of any goods or services involving the use of any form of energy that truly includes the costs of GHG emissions and their consequent environmental impact**.

The costs of greenhouse gas and other emissions that result from the combustion of fossil fuels are not borne directly by those who use the fuel. Society as a whole is burdened with the costs. To economists, these costs are known as negative externalities. Economic theory tells us that if costs were to be made internal to the activity in question (the user-pay principle), individuals and businesses would receive a more realistic price signal and would be able to adjust their consumption accordingly.

*...environmental costs have generally not been reflected in the prices of goods and services, including energy.*

Overloading the environment with GHGs and other pollutants has not historically carried a direct cost to the offender. So the true environmental costs have generally not been reflected in the prices of goods and services, including energy. Mr. McGuinty described the problem in the following words:

---

(17) Hans Konow, President and CEO, Canadian Electricity Association, Proceedings of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, 3 April 2003, Issue #11, 11: 29.

(18) McGuinty (2003), 17:39.

> *"Canadians understand that if they want education systems, they have to pay. If they want health care they have to pay. If they want infrastructure, they have to pay for that too. However, they want a free environment, and they do not want to pay for it".*[19]

He added that the Kyoto Protocol offers a starting point for addressing the need to come to terms with footing the bill for environmental costs:

> *"We now have to move across a line in economic thinking where we must begin internalising costs that remain external. This is what the Kyoto Protocol has done for us. The Kyoto Protocol is, as they say on Sesame Street: 'One thing is not like the others'."*

***The Kyoto Protocol has done something crucial to environmental recovery. It has placed a dollar value on carbon.***

The Kyoto Protocol has done something crucial to environmental recovery. It has placed a dollar value on carbon.[20] Carbon costs us. **It costs us dearly.**

## GETTING EVERYONE ON SIDE

We have come to expect low energy prices. This reality is one of the most significant barriers to the success of the One-Tonne Challenge and the whole Kyoto endeavour. Your Committee understands how politically difficult it will be to address this reality. But it is not a minor issue. Bold policies are called for. The Canadian public will have to be better informed if we are all to be fully convinced of the need for change. But once the information is out there, if it doesn't bring results by itself, then governments must be ready to implement other policies that will truly bring change.

***Motivating ... requires measures to ensure that the vast majority of us will comply.***

Some of us will change our habits simply on the basis of having received information that our personal sacrifice is in everyone's best interests. Some of us at the other end of the spectrum will adamantly resist changing our habits unless and until we see greater incentives.

And there is a middle group to which most of us likely belong – Canadians who see that the change to greater efficiency and conservation makes good sense, but who aren't willing to make that sacrifice unless they know that their neighbours are also sacrificing. Motivating that third group requires more than appeals for voluntary restraint. Motivating that third group requires measures to ensure that the vast majority of us will comply.

---

(19) McGuinty (2003), 17:35.

(20) *Ibid.*

In other words, we need to be informed, but we also need to be pushed a bit. And there are precedents for prodding Canadians in the right direction. Canadians now return bottles and pop cans, not just because it makes good sense, but also because it pays. We participate in blue-box garbage recycling programs, both because it has become the socially correct thing to do and because many municipalities are tough about making sure that we comply with their rules. In these cases, governments invoked incentives to help us all along in doing the right thing. And then there's smoking in public places.

***...we need to be informed, but we also need to be pushed a bit.***

It is going to take a combination of measures to make Canadians more vigilant about our excessive use of energy. Your Committee believes that there is one certainty here – consciousness – raising isn't going to do the trick on its own. As John Dillon, Vice President, Policy and Legal Counsel, Canadian Council of Chief Executives, pointed out:

***...consciousness-raising isn't going to do the trick on its own.***

> *"There is relatively little appetite in this country for new energy taxes, or indeed higher energy prices. Yet, without that kind of signal, how will consumers make the necessary changes?"*(21)

We believe that unless energy prices more closely reflect the **true** economic and social costs of producing and delivering that energy, it will not be possible to convince individual Canadians that energy efficiency and energy conservation are urgently important, and that we all as individuals must do something about them. **Getting the prices right should be a priority for all orders of government**, and **the Government of Canada must provide the necessary leadership.**

**Recommendation #1:**

**The Committee recommends that the Government of Canada ensure that energy prices more realistically reflect all the costs, including environmental costs, associated with the production and use of energy.**

Various other fiscal measures could also be introduced to further encourage energy-efficient behaviour and the uptake of energy-efficient technologies. The following section looks at what some of those fiscal measures might be.

---

(21) John Dillon, Vice President, Policy and Legal Counsel, Canadian Council of Chief Executives, Proceedings of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, 3 April 2003, Issue #11, 11:34.

One way or another, the Government of Canada must promote the creation of environmentally-friendly energy options for Canadians. It must show us that, in the long run, those options will save us all money. And it needs to ensure that Canadians take advantage of those options in a way that turns the One-Tonne Challenge from a pipe dream into a reality.

It is a very good thing that governments in Canada are beginning to move in that direction. Right now they are talking to Canadians about changing their habits. Our governments are talking the talk. It is time for them to start walking the walk.

***Our governments are talking the talk. It is time for them to start walking the walk.***

# CHAPTER THREE: THE FEDERAL TOOL BOX

## LEVERS

The Government of Canada possesses fiscal tools that could help induce Canadians to reduce greenhouse gas emissions. Very little use is being made of those tools. David McGuinty, formerly of the National Round Table on the Environment and Economy, argued that:

> *"The basic fundamental truth – and this will come as no surprise to most of you – is that our use of tax and other economic instruments to positively effect outcomes on climate change is weak. This situation means that Canadian governments, and I stress governments, have not capitalized on the potential major impact that a creative and concerted use of fiscal policy can have on addressing climate change".*(22)

***"...our use of tax and other economic instruments to positively effect outcomes on climate change is weak."***
*(David McGuinty, 17:32)*

We found strong consensus among witnesses that incentives are needed to change the behaviour of individuals and help achieve Canada's Kyoto goals. In fact, financial incentives would be the single most effective lever that governments could use to get Canadians to respond to the One-Tonne Challenge.(23) In response to questioning from the Committee, The Honourable David Anderson, former Minister of the Environment, agreed that financial incentives had proven themselves over the centuries:

> *"Your premise, as I am sure Senator Buchanan would agree, comes from that great Scottish economist Adam Smith. People respond very well to financial incentives, and that is the best way to achieve goals."*(24)

***"People respond very well to financial incentives, and that is the best way to achieve goals."***
*(David Anderson, 12:65)*

The Government of Canada has not been completely negligent in providing incentives. Financial incentives currently being offered for home retrofits will help Canadians meet the One-Tonne Challenge.(25)

---

(22) McGuinty (2003) 17:32.

(23) Bramley (2003), 10:39-40; and Louise Comeau, Director, Centre for Sustainable Community Development, Federation of Canadian Municipalities, Proceedings of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, 8 May 2003, Issue #14, 14:51.

(24) David Anderson, former Minister of the Environment, Proceedings of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, 4 April 2003, Issue #12, 12:65.

(25) The program offers grants to cover part of the costs homeowners incur in improving the energy efficiency of their houses. The amount of the grant is tied to the actual energy savings achieved. Those savings are calculated by having both a pre and post- improvement energy audit performed by

This is the first national program since Kyoto to offer direct incentives to help us reduce our greenhouse gas emissions. The government should monitor this program very closely to determine its impact and cost-effectiveness, in keeping with the admonition of the Office of the Auditor General.

As part of its examination of the One-Tonne Challenge, your Committee heard from Ms. Johanne Gélinas, Commissioner of the Environment and Sustainable Development in the Office of the Auditor General of Canada, who discussed with us the chapter of her 2003 report to the House of Commons entitled *Road Transportation in Urban Areas: Accountability for Reducing Greenhouse Gases.* The Commissioner told the Committee that her review of these few selected programs, designed to reduce GHG emissions from the transportation sector, should serve as "… an early warning to the federal government. It needs to improve how it sets performance targets, measures them, and reports on them to Canadians."

***"The kinds of incentives that we have today are minimal and timid."***
*(Louise Comeau, 14:51)*

What else can the Government of Canada do to promote the One-Tonne Challenge? Get sales clerks involved? Maybe. Prodding the people who sell cars and stoves and washing machines to get behind the One-Tonne movement was among the suggestions we heard. A salesperson who steers a consumer toward a measurably more efficient product, for instance, might get a larger (and presumably subsidized) commission.(26)

Other witnesses focused on consumers. The United States provides financial incentives to encourage the purchase of hybrids and other advanced, low-emission vehicles, why does Canada not? Louise Comeau, Director of the Centre for Sustainable Community Development, Federation of Canadian Municipalities, decried the government's "timid" approach to financial incentives:

> *"There need to be strong incentives at the federal level. The kinds of incentives that we have today are minimal and timid. If you buy a hybrid vehicle in the U.S., you get a $2,000 rebate. We need a $2,000 rebate to buy hybrid vehicles in Canada. If you want to make the shift from SUV purchases to more efficient vehicles, you have to give an incentive to the consumer. We should offer incentives to get people when they are in the store and target them on information ....There is much that can be done to move the consumer*

---

qualified agents. Further program details are available at: http://oee.nrcan.gc.ca/houses-maisons/english/homeowners/grant/question.cfm

(26) John Nyboer, Ecological Economist, Simon Fraser University, Proceedings of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, 25 March 2003, Issue #10, 10:29-10:30.

*along, but I would not argue that it is through general education. We will get better results when it is targeted at point of purchase and includes incentives for both the consumer and the retailer."*(27)

Several witnesses advocated the "greening up" of Canada's tax system to encourage Canadians to be more energy-efficient. Former Environment Minister David Anderson acknowledged that:

> *"There are real opportunities for reductions and the use of the tax system to encourage energy savings. ... We must spend some time determining what we can do to green up the tax system."*(28)

"Spend some time"? Maybe. But your Committee argues that the government should not spend **too** much time coming up with workable fiscal incentives. The end of the first Kyoto commitment period is only eight years away, and the evidence suggests that **the One-Tonne Challenge has yet to play its proper role** in stimulating more intelligent and efficient energy consumption. **It needs a boost...a kickstart.**

***"We must spend some time determining what we can do to green up the tax system."***
*(David Anderson, 12:64-65)*

Better use of the tax system in the interest of improved energy efficiency is on the agenda of the National Round Table on the Environment and the Economy (NRTEE). A current NRTEE study calls for "ecological fiscal reform," with specific reference to the energy sector. David McGuinty described NRTEE's focus:

> *"We also have a program on ecological fiscal reform on energy. We are looking at how fiscal policy can be used over the long term to promote the reduction of carbon emissions from Canadian energy systems, both in absolute terms and as a ratio of the Canadian GDP... Those sectors are: hydrogen, the hydrogen economy; energy efficiency, what we can be doing from a fiscal perspective to drive up energy efficiency in Canada; and renewable energy."*(29)

Your Committee intends to follow the Round Table's progress with great interest. The NRTEE is doing valuable work on these issues, and we urge all governments to pay close attention.

The Committee heard an argument that the federal Goods and Services Tax (GST) could be used to promote energy efficiency. The GST could be removed on products that meet or exceed certain baseline energy-

---

(27) Comeau (2003), 14:51.

(28) Anderson (2003), 12:64-65.

(29) McGuinty (2003), 17:32.

efficiency standards, or a rebate could be offered.[30] Alternatively, the GST could be higher on those products deemed to use excessive energy.

Surely – given Canadians' distaste for the GST – a sliding-scale GST would prompt more intelligent purchases. The Ontario government has been more adventuresome than its federal counterpart in this area. Ontarians who purchased ENERGY STAR®-qualified refrigerators, dishwashers and clothes washers between November 26, 2002 and March 31, 2004 were eligible to receive a rebate equivalent to the provincial sales tax (PST).[31] The Government of Saskatchewan also offers a provincial sales tax rebate for ENERGY STAR®-qualified refrigerators, freezers, dishwashers and clothes washers sold on or after October 1, 2003.

***...the federal Goods and Services Tax (GST) could be used to promote energy efficiency.***

The provincial programs have not yet been fully evaluated. From a government's perspective any such tax rebate scheme would of course result in some foregone revenue. Exempting or lowering the GST on energy-efficient products could cost the federal government more than it is willing to spend. But increasing the GST on energy-inefficient products could make up the difference. This sort of revenue-neutral tax incentive could well prove itself to be a cost-effective way of "greening the tax system."

So-called "feebates" have the potential to accomplish the same end.[32] Under such a plan, those who purchase fuel-inefficient vehicles would pay a fee. Those who purchase fuel-efficient vehicles would receive a rebate. Fees and rebates could be established as fixed lump sums, or determined on a sliding scale according to a particular vehicle's fuel economy. Feebate programs could also be designed to be revenue-neutral.

***Whatever fiscal mechanisms are used, the government should get moving on using fiscal policy to address the problem of greenhouse gas emissions.***

Whatever fiscal mechanisms are used, the government should get moving on using fiscal policy to address the problem of greenhouse gas emissions. The tax system can – and should – be applied to move the

---

(30) Nyboer (2003), 10:29.

(31) The rebate was also available on ENERGY STAR®-qualified freezers sold between January 1, 2003 and March 31, 2004. ENERGY STAR® is an international symbol of energy efficiency that helps consumers to quickly and easily identify energy-saving home appliances and other energy-using equipment. ENERGY STAR® identifies products as the highest-efficiency performer in their category. It was introduced in 1992 by the U.S. Environmental Protection Agency (EPA) as a voluntary labelling program designed to identify and promote energy-efficient products to reduce greenhouse gas emissions. For more information, see http://www.energystar.gov and http://oee.nrcan.gc.ca/ energystar/english/consumers/estar.cfm.

(32) Nyboer (2003), 10:30.

country towards a less GHG-intensive future.

**Recommendation # 2:**

**The Committee recommends that the Government of Canada offer a five-year GST moratorium on the retail purchase of all energy-saving and energy efficient consumer products (excluding motor vehicles – see Recommendation # 4) and on all renewable-energy equipment. Surcharges on inefficient products should be introduced to make this measure revenue neutral for the government.**

**Recommendation # 3:**

**The Committee recommends that the provinces introduce a similar five-year provincial sales tax moratorium. Discussions with the provinces should not be considered a reason to delay an immediate start to the federal tax realignment.**

**Recommendation # 4:**

**The Committee recommends that buyers of new, energy-efficient vehicles (including hybrid vehicles) receive graduated rebates of up to $2,000 from the Government of Canada. To make this measure revenue neutral for the government, buyers of fuel-inefficient vehicles should pay a clearly identified, point-of-purchase surcharge.**

**Recommendation # 5:**

**The Committee recommends that the Government of Canada re-examine all other fiscal policies to favour energy-efficiency. As one example, the Government should give employers who provide workers with transit passes the same favourable tax treatment now granted to employers who provide staff with company cars or light trucks.**

## *REGULATORY REFORM*

The power to regulate is another powerful government tool for altering personal behaviour when there is an imperative. We are now faced with such an imperative - changing Canadians' attitudes toward the use of energy.

***The power to regulate is another powerful government tool for altering personal behaviour.***

Incentives will be an effective tool, but regulations are an important backup in changing our behaviour. Governments must ensure that energy-efficiency regulations applicable to consumer goods are effective without being unduly heavy-handed.

Appropriate regulation can and should play an important role in helping us meet the One-Tonne Challenge.[33]

Many witnesses argued for new, and/or more stringent, regulations governing energy-efficiency standards for everything from new vehicles, appliances, and furnaces to buildings.[34] Tougher standards, said David Poch, a director of the Green Communities Association, would "be more effective than advertising/education."[35]

***Appropriate regulation can and should play an important role in helping us meet the One-Tonne Challenge.***

## A. Transportation: Our Half-Tonne Problem

Regulatory changes would be the measure most likely to have an effect on what we drive and how we drive it. Our personal vehicles account for about half of the average Canadian's greenhouse gas emissions. These emissions have been rising steadily over the past decade for two reasons: Canadians are driving more kilometres than ever before; and many of us are driving vehicles that are less fuel-efficient than they were in the late 1980s.

The rise in the popularity of light-duty trucks such as SUVs and minivans since the 1990s, has contributed to a marked increase in vehicular greenhouse gas emissions. We only need to look at our roads to see that these vehicles have become enormously and discouragingly popular. Gasoline prices have been relatively low in recent years, and too many of us have become dismissive about the need for fuel economy.

***...why are Canadian fuel consumption standards for cars the same as they were in 1988?***

That raises an important question. If there have been significant improvements in vehicle technology (which there have) and if there is a growing awareness of the need to reduce greenhouse gas emissions (which there is), then why are Canadian fuel consumption standards for cars the same as they were in 1988? Why have the standards for light trucks not changed since 1996?

The North American automotive industry is highly integrated. So it is not surprising that Canada's fuel consumption standards mirror those of the U.S. In your Committee's meetings in Washington, it was made clear to us that U.S. federal legislators are in no hurry to introduce tighter standards.

---

(33) Bramley (2003), 10:35.

(34) David Poch, Member, Board of Directors, Green Communities Association, Written Response to Questions Raised by Senator Banks, Submitted to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, June 2003.

(35) *Ibid.*

Mandatory U.S. Corporate Average Fuel Economy (CAFE) standards for cars and light trucks were introduced in the wake of the oil crisis of 1973-1974.[36] Automakers that do not meet these standards must pay a fine. But despite the technological advances in the ensuing thirty years, the standards have not kept up.

***...the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act – although passed by Parliament and given Royal Assent in 1981 – has never been proclaimed.***

To avoid the introduction of similar mandatory legislation in Canada, vehicle manufacturers struck an agreement with the Canadian government to voluntarily match American CAFE. This satisfied the Canadian government of the time. Consequently in Canada, the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act – although passed by Parliament and given Royal Assent in 1981 – has never been proclaimed.

Current voluntary Canadian standards require a fleet average of 8.6 litres (or less) per 100 kilometres for cars, and 11.4 litres (or less) per 100 kilometres for light-duty trucks (i.e., vans, minivans, pick-up trucks and SUVs).

In the *Climate Change Plan for Canada*, the Government of Canada set a goal of negotiating a voluntary agreement with vehicle manufacturers to reduce the fuel consumption of new passenger vehicles by 25 per cent by the year 2010. The Government of Canada seems to have indicated that it is no longer willing to rely solely on U.S. standards that have become outdated and inadequate.

***...technologies already exist that could reduce fuel consumption in most light-duty motor vehicles.***

It is not clear what progress, if any, is being made in these negotiations. Your Committee is not convinced that the automobile industry is likely to comply voluntarily with a 25 per cent improvement in fuel efficiency standards. Improving these standards is arguably the most important measure that the Government of Canada could take to reduce greenhouse gas emissions in our transportation sector. There is no doubt that technologies already exist that could reduce fuel consumption in most light-duty motor vehicles. Matthew Bramley of the Pembina Institute for Appropriate Development, made that clear to the Committee:

> *'Producers could, fairly easily, using existing technology, dramatically improve the fuel efficiency of new vehicles sold in Canada. The result would be that individuals would have correspondingly lower greenhouse gas emissions.'*[37]

---

(36) Fuel consumption is typically expressed in litres per 100 kilometres (i.e., the amount of fuel it takes to travel a given distance, in this case, 100 kilometres). Fuel economy, on the other hand, is expressed in miles per gallon (i.e., the distance that can be travelled using a given amount of fuel, in this case, a gallon).

(37) Bramley (2003), 10:39.

However, unless governments mandate stricter fuel-consumption standards, technology innovation will be directed at making vehicles larger and more powerful, rather than at making vehicles that burn less fuel. An excellent opportunity to assist Canadians in reducing their greenhouse gas emissions will have been squandered.[38]

*... unless governments mandate stricter fuel-consumption standards, technology innovation will be directed at making vehicles larger and more powerful, rather than at making vehicles that burn less fuel.*

**Recommendation # 6:**

**The Committee recommends that the Government of Canada ensure that retail gasoline prices reflect all of the costs, including environmental costs, associated with the production and use of gasoline.**

**Recommendation # 7:**

**The Committee recommends that the Government of Canada introduce motor vehicle fuel consumption standards by 2010 that are 25 per cent more rigorous than they are now.**

Thanks to Canada's already high standards for consumer goods, Canadians have access to the most energy-efficient products in the world.[39] Governments should ensure, however, that higher standards are introduced as technology improves.

**Recommendation # 8:**

**The Committee recommends that, by 2010, the Government of Canada introduce energy-efficiency standards for all consumer goods (excluding motor vehicles – See Recommendation #7) that make Canadian standards equal to, or better than, the most stringent standards found in other industrialized countries.**

## B. Renewable Energy

For decades environmentalists and many economists have argued that the use of alternate, renewable energy sources should be encouraged. There are clear advantages to the use of such energy sources as wind,

---

(38) A typical Canadian who drives 20,000 kilometres a year and operates a car that consumes, on average, 8.6 litres of fuel per 100 kilometres will use approximately 1,720 litres in the course of a year, releasing a little over 4 tonnes of carbon dioxide in the process. If this car were 25% more efficient, the individual would use 1,300 litres of fuel in the course of a year, releasing a little over 3 tonnes of carbon dioxide in the process, a reduction of approximately one tonne. Similarly, an individual who drives 20,000 kilometres a year and operates a light-duty truck that consumes, on average, 11.4 litres of fuel per 100 kilometres will use approximately 2,280 litres in the course of a year, releasing nearly 5.4 tonnes of carbon dioxide in the process. By driving a truck that is 25% more fuel-efficient, the same individual could reduce his or her greenhouse gas emissions by over 1.3 tonnes.

(39) MacLeod (2003), 9:19.

sun, biomass and small hydro developments. But there are also disadvantages associated with some of these sources. High initial costs are often correctly cited. But when long-term societal and environmental costs are mixed into the equation, those initial disadvantages become far less intimidating.

Some witnesses[40] argued that our country should establish mandatory standards for the inclusion of a specified percentage of renewable energy in the Canadian energy mix. This is already the case in the European Union and in thirteen American states.[41] The introduction of Renewable Energy Portfolio standards, as they are known, would moderate consumption of fossil fuels and reduce greenhouse gas emissions. This is a fertile area for technological innovation and offers significant export potential if Canadian companies are encouraged to innovate in this field.

***...our country should establish mandatory standards for the inclusion of... renewable energy in the Canadian energy mix.***

**Recommendation # 9:**
**The Committee recommends that, by 2006, the Government of Canada introduce Renewable Energy Portfolio Standards for all federal operations.**

**Recommendation # 10:**
**The Committee also recommends that provincial, territorial and municipal governments adopt similar Renewable Energy Portfolio Standards to increase the percentage of Canadians' energy supply coming from renewable resources.**

### *INVESTING IN INFRASTRUCTURE*

Canada's approach to transportation needs to be overhauled if we are to have a legitimate opportunity to meet the One-Tonne Challenge. If there is not a significant shift here, the One-Tonne Challenge will remain a public relations exercise.

Buying more fuel-efficient vehicles would help Canadians respond to the One-Tonne Challenge. So would driving less. But if we are to drive less, Canadians will want improved access to safe, affordable and convenient public transportation. Canada's municipalities need help in providing it.

***Canadians will want improved access to safe, affordable and convenient public transportation. Canada's municipalities need help in providing it.***

---

(40) Bramley (2003), 10:41; Comeau (2003), 14:53.

(41) See, for example, http://www.ucsusa.org/clean_energy/renewable_energy/page.cfm?pageID=47 and http://europa.eu.int/eur-lex/pri/en/oj/dat/2001/l_283/l_28320011027en00330040.pdf (in Europe RPFs are known as "natural indicative targets").

They also need help in encouraging energy-efficient land-use patterns and waste-management practices.

Canada needs more investment from all orders of government in sustainable infrastructure. The Government of Canada already invests in municipal infrastructure through programs that include Infrastructure Canada, the Canada Strategic Infrastructure Fund, the Green Municipal Investment Fund and Green Municipal Enabling Funds.[42]

Witnesses told your Committee that the Government of Canada must do more "environmental targeting" with those investments. In its report *Environmental Quality in Canadian Cities: The Federal Role*, the National Round Table on the Environment and the Economy pointed out that:

> *"Although Budget 2003 added $2 billion to the Canada Strategic Infrastructure Fund and gave climate-change-related projects particular consideration, there is still no coherent approach to integrating consideration of urban environmental impacts in funding decisions."*[43]

**Environmental objectives can be achieved by tying federal infrastructure grants to the attainment of certain sustainability criteria.**

Environmental objectives can be achieved by tying federal infrastructure grants to the attainment of certain sustainability criteria. In order for those objectives to be achieved, it is also important that funding for infrastructure projects be both stable and long-term. The NRTEE report further states:

> *"Federal municipal infrastructure investments must ensure maximum contributions to urban environmental improvements and the attainment of other federal objectives, such as reaching Kyoto targets…A new approach to federal funding for urban infrastructure is required – one that offers stable, long term funding, and is both flexible and results-oriented."*[44]

This is just one example of why governments should be listening to the NRTEE. The Committee urges that governments adopt the NRTEE template for upgrading municipal infrastructure.

Direct government investment in infrastructure is critical to improving the quality of life of Canadians and helping to shape a climate-friendly environment.[45] Louise Comeau of the Federation of Canadian

---

(42) National Round Table on the Environment and the Economy, Environmental Quality in Canadian Cities: The Federal Role, 2003, p. 37.

(43) *Ibid.*

(44) *Ibid.*

(45) Bramley (2003), 10:35.

Municipalities urged that greenhouse gas reduction requirements be incorporated into all government programs and initiatives, including the $3 billion, 10-year infrastructure program announced in Budget 2003:

> *"[T]here is a need to integrate greenhouse gas requirements into all programs and initiatives including the new 10-year infrastructure program. It would be unfortunate if that 10-year program now funded at $3 billion, with increases over the 10-year period, were to fail to invest in greenhouse gas reductions."*(46)

The Government of Canada seems, at least to some extent, to be starting to heed these messages. The Honourable Herb Dhaliwal, then Minister of Natural Resources, assured the Committee that climate change would be a criterion in future federal infrastructure investment decisions.

**Recommendation # 11:**

**The Committee recommends that the reduction of greenhouse gas emissions be designated as an essential criterion for all relevant federally funded infrastructure projects.**

## *SUCCESS THROUGH PARTNERSHIPS*

While the One-Tonne Challenge is an initiative of the Government of Canada, its ultimate success or failure will depend on broadly-based partnerships. Many inducements for emission reduction should be designed and delivered by other orders of government, the private sector, and NGOs.

Your Committee heard from an array of those would-be partners. They outlined ways in which they felt they could contribute. We heard from representatives of utilities, municipal governments and community-based action groups. All are ready and willing to play a role in helping Canadians meet this challenge.

***While the One-Tonne Challenge is an initiative of the Government of Canada, its ultimate success or failure will depend on broadly-based partnerships.***

David McGuinty, then of the National Round Table on the Environment and the Economy, is quoted at the beginning of this report on the need for coordination among all orders of government in developing the fiscal measures needed to meet Canada's obligations under the Kyoto Protocol.

Your Committee subscribes to those views, and believes, to borrow the words of Mr. McGuinty, and add some of our own, that if we are to succeed in the One-Tonne Challenge:

---

(46) Comeau (2003), 14:36.

Canada urgently needs an overarching vision. It is the view of your Committee that this vision must include provisions for the prudent use of fiscal policy. There is at present in Canada no explicit alignment of fiscal policy to address the broad challenges posed by climate change. There is no alignment within the federal level, but more importantly, no alignment among all three orders of government. If you were to cut a vertical swath between the federal, provincial, and municipal governments, you would find measures that work at cross-purposes at the federal level, in the other orders of government, and among the three orders of government. Given the critical importance of our energy sector in the health of Canada's economy, and given the substantial climate-change challenges that lie ahead of us – Canada is committed to a reduction of 30 per cent of our greenhouse gas emissions by about 2012 – this is a situation that is very troubling for our country, and that greatly concerns your Committee.[47]

***There is at present in Canada no explicit alignment of fiscal policy to address the broad challenges posed by climate change.***

A rainbow of partnerships is going to be needed if there is to be any hope of meeting the One-Tonne Challenge. Utility companies will be key partners. These companies are uniquely positioned to deliver the right message directly to Canadian households.

Representatives of the Canadian Electricity Association (CEA) discussed their ongoing role in delivering energy-efficiency programs to individual Canadians and how they are working in tandem with Natural Resources Canada (NRCan) on the One-Tonne Challenge. Roy Staveley, Senior Vice-President of the CEA, said his organization was in a unique position to help:

***Utility companies ...are uniquely positioned to deliver the right message to Canadian households.***

> *". . . the Canadian Electricity Association reaches out to every household in Canada and, as a result, provides a good mechanism for delivering energy efficiency programming. CEA is actively supporting the delivery of these services in a number of ways."*[48]

Mr. Staveley said that over the past decade the CEA's efficiency programs have reduced annual electricity demand by 5 million megawatt-hours - enough electricity to power a city the size of Victoria, B.C. or St. John's, Newfoundland and Labrador.

Under its existing programs the CEA anticipates an equally large reduction over the next 5 to 10 years. That would reduce greenhouse gas emissions by four megatonnes. A CEA survey shows that about half of

---

(47) McGuinty (2003), 17:33.

(48) Roy Staveley, Senior Vice-President, Canadian Electricity Association, Proceedings of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, 3 April 2003, Issue #11, 11: 19.

Canadians are currently able to take part in a broad range of energy-efficiency programs.

While some provinces have fairly robust programs (e.g., British Columbia's Power Smart Program), there is no uniformity across the country. And, as Mr. Staveley noted, "Even those who have robust energy efficiency programs are saying they could do much more."[49] The Government of Canada seems to be alert to the potential inherent in this partnership. Again, in the words of Mr. Staveley:

> *"[T]he federal government has approached us about the One-Tonne awareness-raising program. They would like to work with the electricity industry and use it as a delivery tool, in some fashion, to further that program. Again, we see both the electricity and gas industries as being effective delivery tools on a day-to-day basis for raising and reinforcing that awareness."*[50]

***"...we see both the electricity and gas industries as being effective delivery tools on a day-to-day basis for raising and reinforcing that awareness."***
*(Roy Staveley, 11:19)*

Utilities will encourage wiser use of household energy if governments get behind what the industry is already doing, to better leverage the investment that has already been made. From the utilities' point of view, investments in energy-efficiency programs must be profitable, and cooperation between utilities and provincial regulatory bodies must ensure a fair return. According to Mr. Staveley:

> *"Individual companies will not invest in energy efficiency programs unless they can either receive full cost recovery through their rate base or earn a rate of return on a program that is equal to or better than other investment opportunities at which they may be looking. This requires the utility to develop a business case to show that energy efficiency programming can achieve energy savings at a lower cost than alternative solutions such as adding new generation capacity and infrastructure to meet growing demand."*[51]

Michael Cleland, President of the Canadian Gas Association (CGA), had a similar message. He said the CGA has extensive expertise in reducing household energy consumption, and that the Government of Canada can work with the CGA to leverage their respective investments in meeting the One-Tonne Challenge. Like the CEA, the CGA is currently negotiating a partnership arrangement with NRCan to help meet the One-Tonne Challenge. Mr. Cleland outlined the issues as follows:

---

(49) *Ibid.*

(50) *Ibid.*, 11:21.

(51) *Ibid.*, 11:19-20.

*"Nearly one-third of our total annual primary energy consumption comes from gas, and more than two-thirds of gas emissions occur at the burner chip. Our argument is that [this] is the big opportunity area in which to look for reductions. Consumers do need to play a role, but in order for them to do so we need to provide them support, as does government.*

*The natural gas industry has a lot of experience in demand side management, DSM, programs. There are opportunities to get leverage on that experience, as well as on the extensive experience that the federal government has with these programs. We are the interface with more than five million customers.*

*...With that in mind, we have been working with Natural Resources Canada to develop an industry-government partnership. We think that if government and industry can work together we can achieve synergies – leverage, if you will – from our respective efforts and take the reductions beyond what current programs do. We can work together to address regulatory barriers and ultimately to assist consumers to make smart and efficient decisions in their natural gas use.*

*...The potential benefits of this are pretty clear. We can help the government increase the reach of its programs by getting directly to the customers. We can improve the effectiveness of them through our experience. Finally, the government can demonstrate leadership by creating programs that assist Canadians to meet the One-Tonne Challenge."*(52)

**"...We are the interface with more than five million customers...We can help the government increase the reach of its programs by getting directly to the customers."**
(Michael Cleland, 17:7-8)

## A. The California Experience

Your Committee travelled to California where it met with representatives of the largest utility in the state – Pacific Gas and Electric (PG&E). PG&E outlined how the State of California works successfully with utilities to deliver energy-efficiency programs. These arrangements depend on secure, long-term funding. The State of California is not in every respect a model that we recommend emulating; but there are some very good programs that have been successful there.

California's energy-efficiency programs are funded through a Public Goods Charge of about 1.0 per cent on electricity bills and a Demand Side Management Charge of 0.7 per cent on natural gas bills. These surcharges apply to all state consumers.

---

(52) Cleland (2003), 17:7-8.

Those charges generate about $540 million US a year in revenue that the California Public Utilities Commission (CPUC) and the California Energy Commission (CEC) can use for "public benefits." Of this amount, about $220 million US is allocated for energy-efficiency programs administered by the CPUC. Every year, the CPUC approves the energy-efficiency program plans of the four large utilities in California and disburses the funds to them.[53] The utilities are then responsible for carrying out the energy-efficiency programs within their service area.[54]

***...rather than being a drain on the economy, the investment in energy efficiency had actually returned net benefits of approximately US$3 billion during the 1990s.***

The CEC performed a detailed assessment of the costs and benefits of the efficiency programs throughout the 1990s. The assessment found that, rather than being a drain on the economy, the investment in energy efficiency had actually returned net benefits of approximately $3 billion US during the 1990s. Officials estimated that these programs may have saved Californians another $1 billion US when they were being otherwise gouged during the 2001 California energy crisis. Without the programs their fate would have been even worse.[55]

**Recommendation # 12:**

**The Committee recommends that all orders of government continue to take full advantage of the offers made by Canada's energy distributors to assist in delivering the One-Tonne Challenge message and related programs.**

**Recommendation # 13:**

**The Committee recommends that, in order to fund stable, long-term energy efficiency programs, the Government of Canada and the provincial and territorial governments introduce energy surcharges.**

## B. Partnering with Municipalities

The Government of Canada must also enlist the expertise and cooperation of Canada's municipalities, many of which are already engaged in climate change-related programs. Louise Comeau, Director

---

(53) The four utilities are Pacific Gas and Electric, Southern California Edison, Southern California Gas Company and San Diego Gas and Electric.

(54) California Public Utilities Commission, Energy Efficiency Program Funding, http://www.cpuc.ca.gov/_static/industry/electric/energy+efficiency/ee_funding.htm

(55) Natural Resources Defence Council, *California Policies to Support Efficiency and Renewable Energy*, Presentation to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, 20 March 2003, p. 6; and California Energy Commission, *The Energy Efficiency Public Goods Charge Report: 1999*.

of the Centre for Sustainable Community Development of the Federation of Canadian Municipalities, was blunt about FCM's assessment of its own importance to the process:

> *"[M]unicipal governments, directly and indirectly, control or influence up to one-half of Canada's greenhouse gas emissions and [that] municipal governments could directly and indirectly contribute up to one-quarter of the Kyoto target.*
>
> *Municipal governments can reduce greenhouse gas emissions through land-use planning, energy and transportation planning, transit investments, infrastructure design, green procurement, building retrofits, water conservation, solid waste diversion, renewable energy investments and engagement of the citizens. Essentially, you cannot do it without us."*(56)

**"[M]unicipal governments, directly and indirectly, control or influence up to one-half of Canada's greenhouse gas emissions..."**

**"Essentially, you cannot do it without us."**
(Louise Comeau, 14:34)

Ms. Comeau noted the following conclusion from a 2003 meeting of the FCM Partners in Climate Change communities:

> *"The key conclusion was that federal and provincial-territorial governments must partner with municipal governments to implement the Kyoto Protocol. Municipal governments have essential experience in citizen engagement and should be a critical partner in delivering the One-Tonne Challenge and other public awareness programs."*(57)

The FCM has already partnered with the federal government in addressing climate change, and the Government of Canada should keep building on this relationship. In 2000, and again in 2001, the FCM received endowments from the federal government totalling $250 million to establish the Green Municipal Funds. These two separate funds invest in green infrastructure by providing grants of up to one-half the cost of feasibility studies (Green Municipalities Enabling Fund) and low-interest loans for projects (Green Municipalities Investment Fund).

Already these funds have approved $40 million in grants and loans and leveraged an additional $135 million in economic activity. About one-half of the approved projects are designed specifically to reduce GHG emissions, and the FCM expects that projects funded under this program will contribute 10 megatonnes of greenhouse gas reductions during the first Kyoto commitment period. If the government of Canada continues to fund the program, the FCM believes that communities should be able to contribute an additional 10 megatonnes

(56) Comeau (2003), 14:34.

(57) *Ibid.*, 14:35-36.

of emissions reductions. This is clearly a partnership that the Government of Canada should strengthen.

**Recommendation # 14:**

**The Committee recommends that the Government of Canada continue to support the Federation of Canadian Municipalities' Partners for Climate Protection Program, and to expand its focus by engaging municipal governments in the design and execution of the One-Tonne Challenge.**

## C. Mobilizing NGOs

Your Committee met with a representative of the Green Communities Association (GCA), a group of non-profit organizations that delivers environmental services in many communities. We believe that these 'grassroots' groups can be very useful in delivering specific energy-efficiency programs to Canadian households.

David Poch, a member of the CGA's board of directors, said his organization is:

> *"....trying to develop what we would call a mature partnership with the federal government to take it to the next step in our joint effort to implement the Kyoto Protocol."*(58)

***...these 'grassroots' groups can be very useful in delivering specific energy-efficiency programs to Canadian households.***

GCA members have been the leading delivery agencies for the NRCan EnerGuide for Houses program. Under the terms of that program, homeowners agree to (and share the cost of) an energy audit of their home. Qualified inspectors do the work and provide recommendations as to how the owner can improve the energy performance of the home and thus save money on utility bills.

GCA members have done over 120,000 such energy audits over the past decade. They have identified two main stumbling blocks in promoting the program: reaching people and getting them to invest in the audits, and convincing them to spend the money required to make the efficiency improvements identified through the audit. The cost of improvements was a major deterrent.

With sponsorship funds from Enbridge, an Ontario gas utility, and from the Ontario government, the GCA carried out a pilot project aimed at addressing the cost issue. Under this modified EnerGuide program, homeowners who undertook improvements had a second audit

---

(58) David Poch, Member, Board of Directors, Green Communities Association, Proceedings of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, 17 June 2003, Issue #18, 18:1.

following the completion of the work. They were rewarded with a financial incentives related to the improvement in the energy performance of the house.

Under the original EnerGuide program, the average participant made improvements that reduced emissions by about one tonne per year. With the financial incentives in place, more improvements were made and the amount of reduced emissions tripled. For the 300 homes that took part in the pilot project, the cost per tonne of carbon savings was not, in fact, a cost but a net savings of $107 per tonne.[59]

This pilot project was the model that the federal government chose to follow in its August 2003 announcement of the first round of funding for the One-Tonne Challenge under its Climate Change Action Plan. Mr. Poch's testimony provided the Committee with a perfect example of how important it is to use local, community-based groups to deliver these kinds of programs. As he noted:

***"We engage Canadians where they live, in their homes and communities."***
*(David Poch, 18:21)*

> *"We engage Canadians where they live, in their homes and communities. We deliver a wide range of results-oriented environmental programs …The heart of the Green Communities' model is the community-based feature. While we may have national programs, they are delivered at a community level. They are tailored to the particular communities.*
>
> *…The community-based situation allows for partnerships with the various community partners – municipal governments, local utilities, church groups, you name it. The strength of this is summed up in the phrase, "community-based social marketing." We are able to pitch our ideas to the public in a way that commercial enterprises or government on its own cannot. We are embedded within the community."*[60]

Mr. Poch said that if the Government of Canada intends to build on these initial successes, it must invest modest but stable and predictable funding in supporting what he called "community organizational infrastructure."

**Recommendation # 15:**

**The Committee recommends that the Government of Canada commit to stable funding for community action groups that have demonstrated a capacity to develop and deliver household energy-saving programs.**

---

(59) *Ibid.*, 18:4.

(60) *Ibid.*

The Government of Canada has committed our country to reach reasonable objectives under the Kyoto Protocol. But your committee believes that we will not reach Kyoto goals or succeed in the One-Tonne Challenge without the active and determined engagement of our partners including the Provinces, Territories, utilities, private companies, NGOs and most importantly, consumers.

The provinces and territories are responsible for regulating the utility sector and for establishing building standards. Utilities, public or private, deal directly with consumers and are uniquely positioned to promote energy-efficient living. Municipalities, because they are responsible for waste management, land-use, transportation planning, and a variety of other energy-related activities, play a critical role in reducing greenhouse gas emissions. These partnerships are indispensable.

***These partnerships are indispensable.***

# CONCLUSION

The One-Tonne Challenge is an essential component of Canada's effort to meet our Kyoto objectives. It is essential because it seeks to change not only our wasteful habits, but our attitudes as well.

It would be pleasant to think that if all Canadians were aware of the urgency of the problem, we would each respond by doing everything in our power to reduce harmful emissions, but this is the real world. Some of us need informing, some of us need coaxing, and some of us need to be pushed. To do this, the Government of Canada will have to make full use of all its available tools, including fiscal and regulatory policies.

***Only an intelligent combination of information, incentives, regulations and cooperation will get the One-Tonne job done.***

Only an intelligent combination of information, incentives, regulations and cooperation will get the One-Tonne job done. Without all of these, the likelihood of failure looms large.

There is a misconception on the part of many Canadians that when it comes to climate change, the only way to fix things is on a very large scale. Power plants and industries, most of us agree, must reform their ways. But, as individuals, we don't want to hear about it. "Anything one little consumer can do," the argument goes, "is insignificant."

***The first tentative steps have already been taken.***

Not true. There will be nothing insignificant about the combined efforts of millions of us making each of our homes, vehicles and lifestyles more compatible with the environment; the environment that we will leave to our grandchildren.

The first tentative steps have already been taken, but much remains to be done. Canadian businesses and industries have already begun to do their part. Politicians and burcaucrats must be honest about what motivates people. They are also going to have to be brave. Energy prices that more accurately reflect associated environmental costs must be part of the equation. There is no getting around the fact that higher energy prices will significantly diminish consumption and help people to use energy more wisely.

Now it is time for individual Canadians to do their part. That is the One-Tonne Challenge.

***Let's get on with it!***

The Kyoto commitment period starts in less than four years. There is no more time to waste.

Let's get on with it!

# RECOMMENDATIONS

**Recommendation # 1:**

The Committee recommends that the Government of Canada ensure that energy prices more realistically reflect all the costs, including environmental costs, associated with the production and use of energy.

**Recommendation # 2:**

The Committee recommends that the Government of Canada offer a five-year GST moratorium on the retail purchase of all energy-saving and energy efficient consumer products (excluding motor vehicles – see Recommendation # 4) and on all renewable-energy equipment. Surcharges on inefficient products should be introduced to make this measure revenue neutral for the government.

**Recommendation # 3:**

The Committee recommends that the provinces introduce a similar five-year provincial sales tax moratorium. Discussions with the provinces should not be considered a reason to delay an immediate start to the federal tax realignment.

**Recommendation # 4:**

The Committee recommends that buyers of new, energy-efficient vehicles (including hybrid vehicles) receive graduated rebates of up to $2,000 from the Government of Canada. To make this measure revenue neutral for the government, buyers of fuel-inefficient vehicles should pay a clearly identified, point-of-purchase surcharge.

**Recommendation # 5:**

The Committee recommends that the Government of Canada re-examine all other fiscal policies to favour energy-efficiency. As one example, the Government should give employers who provide workers with transit passes the same favourable tax treatment now granted to employers who provide staff with company cars or light trucks.

**Recommendation # 6:**

The Committee recommends that the Government of Canada ensure that retail gasoline prices reflect all of the costs, including environmental costs, associated with the production and use of gasoline.

**Recommendation # 7:**

The Committee recommends that the Government of Canada introduce motor vehicle fuel consumption standards by 2010 that are 25 per cent more rigorous than they are now.

**Recommendation # 8:**

The Committee recommends that, by 2010, the Government of Canada introduce energy-efficiency standards for all consumer goods (excluding motor vehicles – See Recommendation #7) that make Canadian standards equal to, or better than, the most stringent standards found in other industrialized countries.

**Recommendation # 9:**

The Committee recommends that, by 2006, the Government of Canada introduce Renewable Energy Portfolio Standards for all federal operations.

**Recommendation # 10:**

The Committee also recommends that provincial, territorial and municipal governments adopt similar Renewable Energy Portfolio Standards to increase the percentage of Canadians' energy supply coming from renewable resources.

**Recommendation # 11:**

The Committee recommends that the reduction of greenhouse gas emissions be designated as an essential criterion for all relevant federally funded infrastructure projects.

**Recommendation # 12:**

The Committee recommends that all orders of government continue to take full advantage of the offers made by Canada's energy distributors to assist in delivering the One-Tonne Challenge message and related programs.

**Recommendation # 13:**

The Committee recommends that, in order to fund stable, long-term energy efficiency programs, the Government of Canada and the provincial and territorial governments introduce energy surcharges.

**Recommendation # 14:**

The Committee recommends that the Government of Canada continue to support the Federation of Canadian Municipalities' Partners for Climate Protection Program, and to expand its focus by engaging municipal governments in the design and execution of the One-Tonne Challenge.

**Recommendation # 15:**

The Committee recommends that the Government of Canada commit to stable funding for community action groups that have demonstrated a capacity to develop and deliver household energy-saving programs.

# APPENDIX A:

## Where To Find Tips For Individual Canadians On Saving Energy And Reducing Greenhouse Gas Emissions

**Sources**:

http://www.climatechange.gc.ca

http://www.climatechange.gc.ca/plan_for_canada/challenge/

Information on the One Tonne Challenge can also be obtained by telephoning 1-800-O-CANADA.

**Other Web resources**:

Natural Resources Canada's Office of Energy Efficiency, *Energy and Money-Saving Tips*, available on the web at http://oee.nrcan.gc.ca/tips/introduction.cfm?Text=N&PrintView=N. This booklet offers 365 energy efficiency tips for individuals and families. A copy of the brochure can also be obtained by telephoning 1-800-O-CANADA.

Two other Canadian Web sites also offer helpful suggestions for individuals and families wishing to reduce their GHG emissions. They are both sponsored in part by the Government of Canada. The first is a GHG emissions calculator, available at: http://onelesstonne.ca. The second is the Pembina Institute's http://www.climatechangesolutions.com.

# APPENDIX B:

## Witnesses heard and submissions received during the Second Session of the 37th Parliament:

| Name of Organization | Name of Witness | Date of Appearance |
|---|---|---|
| **B.C. Hydro — Power Smart** | Ted Ferguson, Environmental Coordinator and Greenhouse Gas Management | June 17, 2003 |
| **Canadian Chamber of Commerce** | Michael Murphy, Senior Vice-President, Policy | April 3, 2003 |
| **Canadian Council of Chief Executives** | John Dillon, Vice-President, Policy and Legal Counsel | April 3, 2003 |
| **Canadian Electricity Association** | Hans Konow, President & Chief Executive Officer | April 3, 2003 |
| | Roy G. Staveley, Senior Vice-President | |
| **Canadian Gas Association** | Michael Cleland, President | October 2, 2003 |
| | Bryan Gormley, Director, Policy and Economics | |
| | Michael Cleland, President | June 10, 2003 |
| | Brendan Hawley, Communications and Marketing Management | |
| **Climate Change Secretariat** | David Oulton, Head | February 25, 2003 and April 8, 2003 |
| **Delphi Group** | Michael B. Gerbis, President and Head of the Clean Energy Business Unit | October 21, 2003 |
| | Melissa L. Creede, Vice-President and Head of Climate Change | |

| | | |
|---|---|---|
| **Environment Canada** | The Honourable David Anderson, P.C., M.P., Minister of the Environment | April 10, 2003 |
| | Mr. Alan Nymark, Deputy Minister | |
| | Norine Smith, Assistant Deputy Minister, Policy and Communications | |
| | Karen Anderson, Acting Director General, Administrative Services and Environmental Management Directorate | February 18, 20003 |
| | Berny Latreille, Director, Environmental Affairs | |
| | Paul Fauteux, Director General, Climate Change Bureau | February 25, 2003 |
| **Federation of Canadian Municipalities** | Louise Comeau, Director, Centre for Sustainable Community Development | May 8, 2003 |
| **Green Communities Association** | David Poch, Member, Board of Directors | June 17, 2003 |
| **HTC Hydrogen Thermochem Corporation** | Lionel Kambeitz, Chairman and CEO | October 23, 2003 |
| **National Round Table on the Environment and the Economy (NRTEE)** | David McGuinty, CEO and President | June 12, 2003 |
| | Alex Wood, Policy Advisor | |
| **Natural Resources Canada** | The Honourable Herb Dhaliwal, P.C., M.P. and Minister of Natural Resources | April 8, 2003 |
| | Howard Brown, Assistant Deputy Minister, Large Industrial Emitters Group | |
| | Bryan Cook, Director General, CANMET Energy Technology Centre | |
| | Neil MacLeod, Director General, Office of Energy Efficiency | |

| | | |
|---|---|---|
| | Jim Comtois, Chief, Industrial, Commercial and Institutional Branch | February 18, 2003 |
| | A.C. Taylor, Director, Transportation and Energy Use | |
| | Neil MacLeod, Director General, Office of Energy Efficiency | February 25, 2003 and February 27, 2003 |
| | Colleen Paton, Director, Outreach and Communications Services, Office of Energy Efficiency | February 27, 2003 |
| **Office of the Auditor General of Canada** | Johanne Gélinas, Commissioner of the Environment and Sustainable Development | October 30, 2003 |
| | John Affleck, Principal, Audits and Studies, Sustainable Development Strategies | |
| | Robert Pelland, Director, Audits and Studies, Sustainable Development Strategies | |
| **As an individual** | Dr. John Nyboer, Ecological Economist, Simon Fraser University; co-author of The Cost of Climate Policy | March 25, 2003 |
| **As an individual** | The Honourable Nicholas Taylor, former senator | October 23, 2003 |

Sénat Senate

Canada

# Le Défi d'une tonne : Passons à l'action!

Premier rapport provisoire
du
Comité sénatorial permanent de
l'Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

L'honorable Tommy Banks, *président*
L'honorable Ethel M. Cochrane, *vice-présidente*

# TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES ..... i

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES NATURELLES ..... ii

ORDRE DE RENVOI ..... iii

PRÉFACE: UNE NOUVELLE DIÈTE ÉNERGÉTIQUE ..... iv

INTRODUCTION ..... 1

*Kyoto et les Canadiens* ..... *1*
*Que signifie réellement le Défi d'une tonne?* ..... *3*
*Pouvons-nous vraiment y parvenir? Bien sûr!* ..... *3*

CHAPITRE UN: LES MOTS NE SUFFISENT PAS! ..... 5

CHAPITRE DEUX: PAYER LE JUSTE PRIX ..... 9

*Qui doit payer?* ..... *10*
*Mettre la population de son bord* ..... *12*

CHAPITRE TROIS: LA BOÎTE À OUTILS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ..... 15

*Incitations financières* ..... *15*
*Réforme de la réglementation* ..... *20*
A. Transports : Notre problème d'une demi-tonne ..... 21
B. Énergie renouvelable ..... 24
*Investir dans l'infrastructure* ..... *25*
*Réussir grâce au partenariat* ..... *27*
A. L'expérience de la Californie ..... 31
B. Partenariat avec les municipalités ..... 32
C. Mobiliser les ONG ..... 33

CONCLUSION ..... 37

RECOMMANDATIONS ..... 39

ANNEXE A: ..... 41

CONSEIL À L'INTENTION DES CANADIENS SUR LES FAÇONS D'ÉCONOMISER L'ÉNERGIE ET DE RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ..... 41

ANNEXE B: ..... 43

TÉMOINS ENTENDUS ET MÉMOIRES PRÉSENTÉS PENDANT LA 37E LÉGISLATURE DU PARLEMENT ..... 43

# LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES NATURELLES

L'hon. Tommy Banks – président
L'hon. Ethel M. Cochrane – vice-présidente

| | |
|---|---|
| L' hon. Willie Adams* | L' hon. Leonard J. Gustafson* |
| L' hon. David Angus* | L' hon. Colin Kenny |
| L' hon. John Buchanan, C.P. | L' hon. Raymond Lavigne* |
| L' hon. Ione Christensen | L' hon. Lorna Milne |
| L' hon. Isobel Finnerty | L' hon. Mira Spivak |

Membres d'office du Comité:

Les honorables sénateurs: Jack Austin, C.P. (ou Bill Rompkey, C.P.) et Noël A. Kinsella (ou Terry Statton)

L'honorable sénateur Mira Spivak était présidente du Comité au cours de la troisième session de la trente-septième Législature. Les honorables sénateurs Baker, Eyton, Merchant, Fraser, Johnson, Sibbeston et Watt étaient membres du Comité ou ont participé à ses travaux sur cette étude au cours de cette session.

*Aucun sénateur ne faisait partie du comité durant l'étude sur le Défi d'une tonne.

Personnel du Comité:

Mme Lynne C. Myers, analyste de la recherche, Division des sciences et de la technologie, Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement;

M. Frédéric Beauregard-Tellier, analyste de la recherche, Division de l'économie, Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement;

Mme Keli Hogan, greffier du Comité, Direction des comités du Sénat;

Mme Kae Schade, adjointe administrative, Direction des comités du Sénat.

*Nota :* Mme Josée Thérien était greffier du Comité et Mme Louise Pronovost, adjointe administrative au cours de la troisième session de la trente-septième Législature.

# ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 19 octobre 2004 :

L'honorable sénateur Banks propose, appuyé par l'honorable sénateur Ferretti Barth:

Que le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles soit autorisé à étudier et à faire rapport sur de nouvelles questions concernant son mandat :

a) la situation actuelle et l'orientation future des ressources énergétiques du Canada sur les plans de la production, de la distribution, de la consommation, du commerce, de la sécurité et de la durabilité;

b) des défis environnementaux du Canada, y compris ses décisions concernant le changement climatique mondial, la pollution atmosphérique, la biodiversité et l'intégrité écologique;

c) la gestion et l'exploitation durables des ressources naturelles renouvelables et non renouvelables dont l'eau, les minéraux, les sols, la flore et la faune;

d) les obligations du Canada issues de traités internationaux touchant l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles, et leur incidence sur le développement économique et social du Canada;

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus durant la deuxième session de la trente-septième législature soient déférés au Comité; et

Que le Comité fasse périodiquement rapport au Sénat, au plus tard le 30 juin 2006, et qu'il conserve jusqu'au 1 septembre 2006 tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat,*
Paul C. Bélisle
*Clerk of the Senate*

*Nota :* Sauf pour le dernier paragraphe concernant les documents et témoignages de la session précédente, cet ordre de renvoi est identique à l'ordre de renvoi qui avait été confié au Comité pour cette étude au cours de la 3e session de la 37e législature et adopté par le Sénat le mardi 10 février 2004.

# PRÉFACE: UNE NOUVELLE DIÈTE ÉNERGÉTIQUE

Le gouvernement du Canada demande aux Canadiens et Canadiennes d'entreprendre une diète – une nouvelle diète qui n'a rien à voir avec l'alimentation. Il s'agit d'une diète énergétique ou chacun d'entre nous perdra quelques livres...pour être plus précis, une tonne...du poids total approximatif de cinq tonnes de gaz à effet de serre, tel que les $CO_2$ que nous ajoutons à l'atmosphère dans le cadre de nos activités quotidiennes.

Officiellement connue sous le nom du Défi d'une tonne, cette nouvelle diète énergétique n'est pas encore aussi populaire que la diète à basse teneur en glucides, pour laquelle les détaillants du secteur de la restauration rapide et les brasseurs créent de nouveaux produits. Mais cette diète énergétique pourrait être tout aussi populaire!

Si tout les ordres de gouvernement utilisent leur pouvoir pour nous convaincre – et pour nous aider à économiser de l'argent grâce à cette nouvelle diète énergétique – le fait de réduire notre consommation de combustibles fossiles sera bien plus qu'une mode. Cela deviendra une habitude.

Mais pour changer nos vies quotidiennes, il faut surmonter des obstacles. Dans le cadre de toute nouvelle diète, nous devons laisser tomber certaines choses que nous aimons. Cela veut dire qu'il faut changer nos habitudes inconscientes, et cela est toujours difficile. Il doit exister un incitatif puissant pour instaurer le changement – un facteur motivant. Notre portefeuille en est un. La santé de nos enfants en est un autre, notre mode de vie en est un autre également. Tout comme un régime amaigrissant, nous ne le ferons pas jusqu'au jour où nous constaterons qu'il faut le faire. C'est maintenant qu'il faut le faire. C'est la clé du succès!

Les températures montent dans presque toutes les régions du Canada. On a également constaté que les précipitations ont augmenté de 5 à 35 p. 100 partout au pays sauf dans le Sud des Prairies. Et les océans se réchauffent. Le Conseil canadien des ministres de l'environnement vient de publier un excellent rapport[1] qui traite de ces changements climatiques et de leur signification pour chacun d'entre nous.

Les membres du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles sont convaincus que nous devrions changer nos habitudes de consommation d'énergie, que nous devons le faire et que nous en sommes capables. Nous l'avons déjà fait durant les années 1970, lorsque le prix du pétrole a grimpé en flèche. Nous pouvons le faire encore une fois et pour des raisons encore plus évidentes aujourd'hui.

Votre Comité a consulté quelques-uns des meilleurs cerveaux au pays afin qu'ils nous conseillent sur ce que nous devons faire pour inciter les Canadiens à passer à l'action. Le présent rapport énonce en grande partie l'information que nous avons recueillie auprès de ces experts, nos réflexions à l'égard de leurs conseils et nos recommandations au gouvernement du Canada.

---

(1) Conseil canadien des ministres de l'environnement, *Le climat, la nature, les gens : Indicateurs d'évolution du climat au Canada*, novembre 2003.

# LE DÉFI D'UNE TONNE PASSONS À L'ACTION!

## INTRODUCTION

Nous avons besoin des gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère. Ils ont toujours été là. Sans eux, la Terre serait trop froide pour abriter toute forme de vie. Les GES font partie d'un système d'équilibre délicat qui empêche une partie de la chaleur produite par le soleil de s'échapper de l'atmosphère et qui permet de maintenir les conditions de vie qui sont les nôtres. Il semblerait que l'activité humaine affecte maintenant cet équilibre et les résultats ne sont pas rassurants. Notre climat change.

Les scientifiques ne s'entendent pas de façon unanime quant au degré ou à la proportion des changements climatiques imputable à l'activité humaine. Cependant, plusieurs d'entre eux croient que nous y CONTRIBUONS d'une façon ou d'une autre.

Votre Comité et le Gouvernement du Canada croient fermement que nous devrions réduire cette contribution, atténuer les dommages que nous causons à l'environnement, et réduire le fardeau que nous laisserons à nos enfants et petits-enfants.

Pour accomplir ces objectifs, votre Comité croient fermement, comme l'a déclaré M. David McGuinty, ancien président de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE), que le Canada a un besoin urgent d'adopter une « vision globale » pour aligner les politiques budgétaires et réglementaires de tous les paliers de gouvernement dans la lutte contre les changements climatiques.(2)

***Il semblerait que l'activité humaine affecte maintenant cet équilibre et les résultats ne sont pas rassurants. Notre climat change.***

### *KYOTO ET LES CANADIENS*

Le Canada a ratifié le Procotole de Kyoto. Ce faisant, il s'est engagé à ce que nous réduisions nos émissions de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 6 p. 100 par rapport aux niveaux de 1990, au cours de la première période d'engagement (2008-2012).

---

(2) McGuinty, David, ancien PDG et Président du Conseil, Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, délibérations du Comité sénatorial permanent de l'Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, 12 juin 2003, fascicule no. 17, 17:33.

Combien d'émissions de GES les Canadiens doivent-il éliminer d'ici la période d'engagement? Selon les estimations actuelles, il faudrait les réduire de 240 mégatonnes.[3] Il s'agit d'une réduction de 30 p. 100 des émissions que le Canada rejetterait dans l'atmosphère si nous ne modifions pas notre comportement d'ici la date cible. Ce comportement est très dangereux et fait vraiment montre d'insouciance. Il est inconcevable que nous ne mettions pas tout en œuvre pour tenir nos promesses.

***Il est inconcevable que nous ne mettions pas tout en œuvre pour tenir nos promesses.***

Dans le *Plan du Canada sur les changements climatiques*[4] publié en novembre 2002, le gouvernement du Canada précisait comment il comptait respecter ses engagements de Kyoto. Ce plan mettait en lumière les mesures en cours entreprises pour nous rapprocher de l'objectif de Kyoto et les autres mesures qui seront nécessaires pour que nous atteignions notre cible. En vertu de ce plan, tous les secteurs de l'économie, tel les centrales électriques, le secteur industrielle et autres institutions, sont tenus, tout comme chaque Canadien, de réduire leurs émissions. Le Défi d'une tonne vise notre contribution personnelle.

Chaque Canadien est responsable d'environ cinq tonnes d'émissions de gaz à effet de serre en moyenne chaque année. La moitié de ces émissions (49,9 p. 100) proviennent du transport routier des passagers et 28,7 p. 100 sont attribuables à un phénomène d'utilisation de l'énergie très canadien : le chauffage des maisons. Ainsi, les véhicules automobiles et le chauffage des maisons sont à l'origine de 78,6 p. 100 de notre problème.

***Est-ce que chaque Canadien réduira d'une tonne ses émissions de GES, à titre de contribution personnelle, en vue d'atteindre l'objectif national ciblé? Voilà de quoi il est question avec le Défi d'une tonne.***

Le chauffage de l'eau (11,1 p. 100), les appareils ménagers (7,5 p. 100), l'éclairage (2,4 p. 100) et la climatisation (0,3 p. 100) produisent le reste des émissions.[5] **Le défi est donc pour chaque Canadien de réduire d'environ 20 p. 100 (ou 1 tonne) ses émissions individuelles de GES.** Cela permettrait au Canada de diminuer d'environ 32 mégatonnes annuellement ses émissions de GES. Autrement dit, on demande aux Canadiens d'assumer la responsabilité de 32 des 240 mégatonnes requises dans notre cible globale fixée à Kyoto.

Est-ce que chaque Canadien réduira d'une tonne ses émissions de GES, à titre de contribution personnelle, en vue d'atteindre l'objectif national ciblé? Voilà de quoi il est question avec le Défi d'une tonne.

---

(3) Une MT (mégatonne) = un million de tonnes.

(4) Gouvernement du Canada, *Plan du Canada sur les changements climatiques*, 2002.

(5) *Ibid.*, p. 45.

La réduction d'une tonne des émissions produites n'assainira pas l'air du Canada. Cependant, ce serait un début encourageant. En outre, si chaque citoyen contribue à l'amélioration de la qualité de l'air, il est plus probable que les gouvernements et l'industrie soient fortement incités à faire leur part également.

Voici la question qui se pose maintenant : Comment les gouvernements peuvent-ils inciter les Canadiens à relever ce défi? Nous devons tout d'abord nous assurer de comprendre ce qui nous est demandé.

## *QUE SIGNIFIE RÉELLEMENT LE DÉFI D'UNE TONNE?*

Peu de Canadiens sont au courant du « Défi d'une tonne ». Le Défi d'une tonne, l'une des mesures visant à réduire les émissions de GES du Canada, s'adresse à tous les Canadiens. Les émissions de GES menacent notre climat, nos habitats naturels et, dans un sens plus large, la santé d'un nombre sans cesse croissant de Canadiens et de leurs voisins.

***...qui penserait à peser un poids qu'il ne voit même pas?***

L'un des problèmes que pose le Défi d'une tonne tient au fait que les gens ont de la difficulté à s'imaginer que les substances dans l'atmosphère ont un poids. Mais ces substances, y compris les GES, ont un poids. Il n'est pas difficile de concevoir qu'un ascenseur rempli de gens pèse environ une tonne. La plupart d'entre nous comprenons qu'une petite voiture pèse environ une tonne. Toutefois, il en est tout autrement avec l'air. Après tout, qui penserait à peser un poids qu'il ne voit même pas?

Donc, si les Canadiens parviennent à relever le Défi d'une tonne, nous serons alors en mesure d'éliminer des émissions de GES rejetées dans l'atmosphère qui représentent l'équivalent d'environ 32 millions de petites voitures chaque année. C'est l'ampleur de la tâche qui nous attend. Nous aurons alors relevé le Défi.

## *POUVONS-NOUS VRAIMENT Y PARVENIR? BIEN SÛR!*

Le Défi d'une tonne est une mesure qui repose sur la volonté de chacun. Il ne peut être relevé que si les Canadiens sont suffisamment motivés pour utiliser moins d'énergie fossile en réduisant leur consommation personnelle ou en recourant à des appareils plus efficaces pour répondre à leurs besoins.

Pouvons-nous vraiment y parvenir? Bien sûr que nous le pouvons. Nous avons tous en tête des exemples de gaspillage d'énergie. Y a-t-il des chances que les Canadiens répondent à ce défi? Certains d'entre nous y répondront sûrement, simplement parce que nous savons – ou capteront bientôt le message – qu'il s'agit d'une situation critique qui mérite notre attention et la promesse que nous changerons nos habitudes.

***...il s'agit d'une situation critique qui mérite notre attention et la promesse que nous changerons nos habitudes.***

L'information et la persuasion suffiront-elles? Certains d'entre nous n'auraient-ils pas besoin d'une plus grande motivation?

Dans le Discours du Trône de février 2004, le gouvernement du Canada s'est engagé à communiquer à tous les Canadiens le message que contient le Défi d'une tonne. Il s'est engagé à sensibiliser la population et à la renseigner en montrant comment les choix des consommateurs au quotidien contribuent aux émissions de GES qui nuisent à notre environnement. Le gouvernement du Canada a officiellement annoncé le Défi d'une tonne le 26 mars 2004.

Tel que précisé dans le *Plan du Canada sur les changements climatiques*, le gouvernement du Canada s'appuiera principalement sur des campagnes de sensibilisation et des interventions de marketing social pour convaincre les particuliers de relever le Défi d'une tonne (DUT). Selon un représentant officiel, le but du Défi est de « promouvoir et de proposer l'adoption d'un mode de vie respectueux du climat. »[(6)]

***...en s'engageant sur la voie de l'efficacité énergétique, les Canadiens peuvent réduire leurs émissions de gaz à effet de serre ET réaliser des économies.***

Ce message, livré par l'Office de l'efficacité énergétique (OEE) de Ressources naturelles Canada, souligne qu'en s'engageant sur la voie de l'efficacité énergétique, les Canadiens peuvent réduire leurs émissions de gaz à effet de serre ET réaliser des économies. À cette fin, le gouvernement et plusieurs organisations non gouvernementales mettent à la disposition du public des conseils utiles et des calculateurs d'émissions en direct pour les aider à réduire leur contribution aux émissions de GES. (Des exemples de ces ressources sont fournis dans l'annexe A au présent rapport).

Votre Comité estime que la réduction des gaz à effet de serre, en général, et le Défi d'une tonne, en particulier, sont essentiels au bien-être futur des Canadiens. **On se demande si la sensibilisation et la persuasion peuvent permettre de réaliser ces objectifs.**

---

(6) Colleen Paton, directrice, Division des services de sensibilisation et de communication, Office de l'efficacité énergétique, Ressources naturelles Canada, Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, 27 février 2003, fascicule nº 9, 9:50.

# CHAPITRE UN : LES MOTS NE SUFFISENT PAS!

Le Comité a entendu des témoins qui affirmaient que les programmes d'information et les campagnes de sensibilisation ont un rôle important à jouer dans le fait d'aider chacun d'entre nous à comprendre la portée de nos actions. Cela dit, le message est-il reçu? Et, fait plus important encore, ces programmes et campagnes sont-ils susceptibles de modifier le comportement de la majorité d'entre nous?

Selon un récent sondage de Decima, la plupart des Canadiens n'ont aucun souvenir des annonces du gouvernement fédéral sur le changement climatique présentées sur les ondes de la télévision canadienne entre septembre 2002 et mars 2003, au coût de 17 millions de dollars.(7)

De même, il ressort d'une recherche récente effectuée auprès d'un groupe cible pour le compte du gouvernement du Canada que **pour une majorité de Canadiens, les préoccupations concernant l'efficacité énergétique et les changements climatiques ne sont pas les facteurs premiers qui influent sur leurs décisions de consommation.**(8)

Ce n'est peut-être pas de cette manière que nous aimerions se voir, mais c'est ce que révèlent fortement certaines recherches. Lorsque les Canadiens s'approvisionnent, des facteurs tels que le prix, le niveau de confort et le style sont souvent des facteurs plus importants que l'efficacité énergétique ou que des considérations écologiques.

Selon les résultats de la recherche auprès d'un groupe cible, mentionnée précédemment, il semble que beaucoup de Canadiens ne considèrent pas les changements climatiques comme un problème important, parce que, fondamentalement, ces changements semblent avoir « une incidence observable limitée sur leur vie de tous les jours. » (9)

***...beaucoup de Canadiens ne considèrent pas les changements climatiques comme un problème important, parce que, fondamentalement, ces changements semblent avoir « une incidence observable limitée sur leur vie de tous les jours. »***

Certains des Canadiens ayant participé à l'étude doutaient que les efforts d'une personne donnée pourraient vraiment donner des résultats

---

(7) Kate Jaimet. « Federal Kyoto ads cost $17M, but no one remembers them: Despite little success, government to spend another $45M on ads, », Ottawa Citizen, 31 décembre 2003, p. A4.

(8) Phoenix Strategic Perspectives Inc., *The One Tonne Challenge Branding Concept Research*, soumis à Environnement Canada et Ressources naturelles Canada, Novembre 2003; et Sage Research Corporation, *One Tonne Challenge (OTC) Advertising Concepts Focus Groups Final Report*, préparé pour le compte de Ressources naturelles Canada et Environnement Canada, 21 septembre 2003.

(9) Phoenix Strategic Perspective Inc. (2003).

significatifs en tentant de résoudre un problème aussi vaste et complexe que les changements climatiques.[10] Néanmoins, c'est précisément les préoccupations des individus qui feront la différence.

Si certains Canadiens ne voient pas les changements climatiques comme une priorité ou doutent qu'une modification de leur comportement jouera quelque rôle significatif que ce soit dans la lutte contre les changements climatiques, les gouvernements peuvent-ils en fait se contenter de persuader gentiment les gens en ce qui a trait au respect des promesses que nous avons faites à Kyoto? Nous ne croyons pas.

***... c'est précisément les préoccupations des individus qui feront la différence.***

S'il s'avère que les programmes d'information et les campagnes de sensibilisation seuls ne changent sensiblement pas les habitudes de consommation des particuliers, alors, le Défi d'une tonne n'aura été rien de plus qu'un exercice de relations publiques ayant échoué.

L'autre carence liée à la simple persuasion tient au fait que le message que l'on veut livrer est noyé par les annonces publicitaires opposées dont sont bombardés jour après jour les consommateurs. Les fabricants d'automobiles en Amérique du Nord consacrent des milliards de dollars chaque année à la promotion de leurs marchandises. Vous n'avez qu'à regarder nos autoroutes pour constater à quel point ces fabricants réussissent à convaincre bien des Canadiens que les véhicules utilitaires sport (VUS), qui consomment beaucoup d'essence, et autres camions légers sont des jouets extraordinaires. Selon les termes de John Nyboer, un écolo-économiste de Simon Fraser University :

***...les gouvernements peuvent-ils en fait se contenter de persuader gentiment les gens en ce qui a trait au respect des promesses que nous avons faites à Kyoto?***

> *« [Les fabricants] ont l'incroyable pouvoir de façonner le marché. »* (11)

À titre de comparaison, l'OEE dispose d'un budget annuel de 65 millions de dollars lui permettant de joindre et d'influencer les Canadiens.[12] Nous accueillons favorablement la décision du gouvernement fédéral, en août 2003, de consacrer un montant additionel de 131,4 millions de dollars en vue d'aider les Canadiens à réduire leurs émissions de GES.[13]

---

(10) *Ibid.*

(11) John Nyboer, écolo-économiste, Simon Fraser University, Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, 25 mars 2003, fascicule no 10, 10:29.

(12) Neil MacLeod, directeur général, Office de l'efficacité énergétique, Ressources naturelles Canada, compte rendu officiel du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, le 27 février 2003, fascicule no 9, 9:57.

(13) Voir le communiqué de presse du 12 août 2003 à l'adresse suivante : http://www.climatechange.gc.ca/francais/newsroom/2003/budget/20030812_budget.as

C'est beaucoup d'argent, mais c'est seulement une goutte d'eau par rapport aux dépenses engagées en publicité par les fabricants de produits énergivores. Encore une fois la question se pose : bien qu'il soit évident que la sensibilisation de la population soit un volet important de la stratégie gouvernementale visant à convaincre les Canadiens à faire leur part pour la réalisation des objectifs du pays en matière d'environnement, cette approche à elle seule suffit-elle?

Matthew Bramley, directeur, Changements climatiques, au Pembina Institute for Appropriate Development, nous a dit carrément que la sensibilisation de la population ne représentait qu'une amorce :

> *« [Les campagnes de sensibilisation] préparent le terrain, mais il faut, par souci de réalisme, reconnaître qu'elles n'ont, à elles seules, qu'une incidence marginale sur les émissions. »*(14)

***...le gouvernement du Canada... ne peut compter que sur les campagnes d'éducation et de sensibilisation.***

Votre Comité estime que si le gouvernement du Canada veut convaincre les Canadiens de modifier leur comportement afin de répondre au Défi d'une tonne, il ne peut pas compter uniquement sur les campagnes d'éducation et de sensibilisation. Nous devons adopter bien d'autres mesures.

---

(14) Matthew Bramley, directeur, Changements climatique, Pembina Institute for Appropriate Development, Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, 27 mars 2003, fascicule no 10, 10:39.

# CHAPITRE DEUX: PAYER LE JUSTE PRIX

À quelques exceptions près, le prix est le facteur clé des décisions d'achat ou d'investissement. Toutes choses étant égales par ailleurs, la demande de pratiquement n'importe quel bien ou service est inversement proportionnelle au prix.

Ce lien entre le prix et la demande s'applique également à l'énergie, quelle que soit la source. Lorsque les prix de l'énergie sont bas (comme ceux que l'on retrouve au Canada comparativement à ceux que l'on retrouve dans la plupart des autres pays du monde), les consommateurs sont moins soucieux de la quantité d'énergie qu'ils consomment. Comme l'a fait observer Michael Cleland, président de l'Association canadienne du gaz:

> *« Les consommateurs ne paient pas cher pour leur énergie et, par conséquent, n'y prennent pas garde. »* (15)

Lorsque les consommateurs PAIENT un prix qu'ils jugent élevé, les choses changent. Lorsque le prix du pétrole a grimpé dans les années 70 en raison des restrictions de l'Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole (OPEP), les voitures compactes sont devenues populaires et la réglementation favorisant l'économie d'essence a gagné l'appui du public.

Mais dès que le prix de l'essence est devenu relativement avantageux en Amérique du Nord, dans les années quatre-vingt-dix, les ventes de VUS ont commencé à progresser. Les économistes savent que lorsque les prix de l'énergie nord-américains montent, les consommateurs vont recommencer à privilégier les automobiles qui économisent l'énergie et d'autres appareils tels que les thermostats programmables et les ampoules fluorescentes compactes. Un plus grand nombre portera attention aux étiquettes EnerGuide ou ENERGY STAR® le moment venu d'acheter un nouvel appareil.

***...le gouvernement... doit rapidement (et courageusement) reconnaître l'importance que revêtent les signaux de prix.***

Évidemment, nous exprimons avec force nos opinions lorsque nous payons un prix élevé pour l'énergie, plus particulièrement si nous devons faire la navette pour aller travailler ou si nous habitons une maison peu isolée. Comme n'importe qui sur la planète, les Canadiens n'aiment pas payer un prix supérieur à celui auquel ils sont habitués. **Mai les prix que nous payons à l'heure actuelle ne sont pas raisonnables.**

***Le prix parle.***
*(Michael Gerbis, 21:4)*

(15) Michael Cleland, président, Association canadienne du gaz, délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, 10 juin 2003, fascicule no 17, 17:15.

Si le gouvernement veut réellement respecter les engagements qu'il a pris à Kyoto, il doit rapidement (et courageusement) reconnaître l'importance que revêtent les signaux de prix. Comme l'a résumé succinctement Michael Gerbis, président et chef de la direction, Clean Energy Business Unit, The Delphi Group, « le prix parle. »[16]

Un autre témoin a élaboré sur ce thème (Hans Konow, président et chef de la direction, Association canadienne de l'électricité) :

> *« Lorsqu'on examine la question de l'efficacité énergétique sur différents marchés, le premier déterminant est le prix; cela veut dire les signaux de prix envoyés au consommateur et le prix de l'électricité sur n'importe quel marché. »*[17]

Quiconque s'intéresse à la conservation de l'énergie sait que les consommateurs européens paient un prix plus réaliste pour leur énergie que ne le font les consommateurs nord-américains.

David McGuinty, ancien directeur général et président de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, nous fait part de l'expérience suivante :

> *« Je suis un ardent partisan des signaux de prix. J'ai vécu à Rome et je payais 2,25 de dollars CAN pour un litre d'essence. Je peux vous assurer que j'étais beaucoup plus attentif à mes habitudes de conduite que je ne le suis ici. La signalisation par les prix représente un important facteur à réévaluer. »*[18]

***...les consommateurs européens paient un prix plus réaliste pour leur énergie que ne le font les consommateurs nord-américains.***

## QUI DOIT PAYER?

Les prix de l'énergie au Canada ne reflètent qu'une fraction du coût total réel que nous… nous tous… devons assumer pour fournir cette énergie. **Il n'existe pas sur le marché de biens ou de services associés à l'utilisation de l'énergie dont les prix incorporent véritablement les coûts des émissions de GES et leurs incidences environnementales**.

---

(16) Michael Gerbis, président et chef de la direction, Clean Energy Business Unit, The Delphi Group, Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, 21 octobre 2003, fascicule no 21, 21:04.

(17) Hans Konow, président et chef de la direction, Association canadienne de l'électricité, Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, 3 avril 2003, fascicule no 11, 11:29.

(18) McGuinty (2003), 17:39.

Les coûts des émissions de gaz à effet de serre et des autres polluants résultant de l'utilisation des combustibles fossiles ne sont pas assumés directement par ceux qui font usage des combustibles ou des carburants. En lieu et place, la société tout entière assume ces coûts. En langage économique, on peut dire que ces coûts sont des externalités négatives. La théorie économique nous indique que si les coûts étaient intégrés à l'activité en question (le principe de l'utilisateur-payeur), les consommateurs et les entreprises recevraient dès lors un signal de prix plus réaliste et seraient en mesure d'adapter leur consommation en conséquence.

La pollution excessive de l'environnement par les GES et autres polluants a rarement été assortie d'un coût direct à l'auteur fautif. Donc, les coûts de la pollution environnementale ne se reflètent généralement pas dans le prix des produits et services, notamment de l'énergie. M. McGuinty a décrit le problème de la façon suivante :

***...les coûts de la pollution environnementale ne se reflètent généralement pas dans le prix des produits et services, notamment de l'énergie.***

> *« Les Canadiens comprennent que s'ils veulent un bon système éducatif, ils devront en payer le prix. S'ils veulent des soins de santé, ils devront les payer. S'ils veulent des infrastructures, ils devront les payer. Néanmoins, ils veulent un milieu de vie sain sans y mettre le prix. »* [19]

Selon ce dernier, le Protocole de Kyoto représente un point de départ qui permet de répondre à la nécessité de payer la note relative aux coûts environnementaux :

> *« Nous devons maintenant, en termes économiques, traverser la ligne de l'internalisation de coûts qui, jusqu'ici, sont restés des facteurs externes. C'est ce que nous devons au Protocole de Kyoto. Le Protocole, comme ils l'ont dit aux Grands reportages, est vraiment « quelque chose qui sort de l'ordinaire. »*

***Le Protocole de Kyoto a accompli quelque chose qui est essentiel au rétablissement de l'environnement. Il a octroyé une valeur monétaire au carbone.***

Le Protocole de Kyoto a accompli quelque chose qui est essentiel au rétablissement de l'environnement. Il a octroyé une valeur monétaire au carbone.[20] **Ce produit nous coûte cher.**

(19) McGuinty (2003), 17:35.

(20) *Ibid.*

## METTRE LA POPULATION DE SON BORD

Nous en sommes venus à compter sur les bas prix de l'énergie. Cette réalité est l'un des obstacles les plus importants au succès du Défi d'une tonne et à l'ensemble des efforts accomplis à Kyoto. Votre Comité comprend à quel point il sera difficile sur le plan politique de modifier cette réalité. Cela dit, il ne s'agit pas d'un enjeu mineur. Il faudra sans doute adopter des politiques audacieuses et mieux informer le public canadien si nous voulons tous être pleinement convaincus de la nécessité du changement. Cependant, une fois que les gens seront mieux informés, les gouvernements devront être prêts à mettre en œuvre des politiques qui produisent véritablement des changements si la sensibilisation du public n'a pas permis d'atteindre les résultats escomptés.

Certains d'entre nous modifieront leurs habitudes simplement à partir de l'information voulant qu'il soit plus avantageux pour nous de consentir à faire des sacrifices. D'autres d'entre nous, à l'autre bout du spectre, résisteront fermement à changer leurs habitudes à moins de voir de plus grands incitatifs.

***Motiver... nécessite des mesures qui assureront que la grande majorité d'entre nous se conformeront aux nouvelles règles.***

Et il y a un groupe au centre auquel la plupart d'entre nous appartenons vraisemblablement, c'est-à-dire, les Canadiens qui voient qu'il est logique de modifier leurs habitudes en vue d'une meilleure utilisation et conservation de l'énergie, mais qui ne veulent pas faire de sacrifices sauf si leurs voisins en font. Motiver ce troisième groupe nécessite davantage que des appels à la restriction volontaire. Motiver ce troisième groupe nécessite des mesures qui assureront que la grande majorité d'entre nous se conformeront aux nouvelles règles.

Autrement dit, nous avons besoin d'être informés, mais nous avons aussi besoin d'être quelque peu sollicités. Et il existe des précédents qui indiquent que les Canadiens ont besoin d'être poussés dans la bonne direction. Les Canadiens retournent maintenant leurs bouteilles et canettes de boisson gazeuse, non seulement parce c'est logique, mais parce que cela paie. Nous participons à des programmes de recyclage « boîtes bleues », parce qu'il est socialement acceptable de le faire et que de nombreuses municipalités ont une attitude ferme et qu'elles tiennent à ce que nous nous conformions à leurs règles. Dans ces cas, les gouvernements font appel à des mesures incitatives afin de nous aider à emboîter le pas dans la bonne direction. Puis il y a le tabagisme dans les lieux publics.

***...nous avons besoin d'être informés, mais nous avons aussi besoin d'être quelque peu sollicités.***

Il faudra prendre une série de mesures pour que les Canadiens deviennent plus vigilants à l'égard d'une consommation excessive d'énergie. Votre Comité estime qu'une seule certitude existe : la conscientisation ne pourra faire seule le travail. Comme l'a souligné John Dillon, vice-président et conseiller juridique, du Conseil canadien des chefs d'entreprise :

> *« On n'apprécie guère dans ce pays l'adoption de nouvelles taxes ni l'augmentation des prix de l'énergie. Cependant, sans ce genre de signaux, comment les consommateurs pourront-ils faire les changements nécessaires? »*[21]

***...la conscientisation ne pourra faire seule le travail.***

Nous croyons qu'à moins d'autoriser les prix de l'énergie à grimper pour mieux refléter le coût **réel** des combustibles et des carburants, on ne pourra convaincre les Canadiennes et les Canadiens de l'importance urgente que revêtent l'efficacité énergétique et la conservation de l'énergie, et que nous devons tous agir. **Le redressement des prix devrait être une priorité pour tous les paliers de gouvernement et le gouvernement du Canada doit assumer le rôle de chef de file nécessaire pour redresser les prix.**

**Recommandation 1**
**Le Comité recommande que le gouvernement du Canada fasse en sorte que les prix de l'énergie reflètent de façon plus réaliste l'ensemble des coûts, y compris pour l'environnement, associés à la production et à la consommation d'énergie.**

Diverses autres mesures fiscales pourraient également être adoptées pour encourager davantage les comportements favorables à l'efficacité énergétique et à l'adoption de technologies permettant d'économiser l'énergie. La section suivante examine la nature de quelques-unes de ces mesures fiscales.

D'une façon ou d'une autre, le gouvernement du Canada doit faire la promotion des solutions énergétiques sans danger pour l'environnement. Il doit nous prouver que ces solutions nous permettront, à long terme, de réaliser des économies. Il doit en outre s'assurer que les Canadiens tirent avantage de ces solutions de manière à ce que le Défi d'une tonne passe du rêve à la réalité.

***Nos gouvernements sont dans le dire. Le moment est venu pour nos gouvernements d'agir.***

(21) John Dillon, vice-président et conseiller juridique, Conseil canadien des chefs d'entreprise, déliberations du Comité sénatorial permanent de l'Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, 3 avril 2003, fascicule no. 11, 11:34.

C'est une bonne chose que les gouvernements au pays commencent à emboîter le pas dans cette direction. Pour le moment, ils parlent aux Canadiens de la modification de leurs habitudes. Nos gouvernements sont dans le dire. Le moment est venu pour nos gouvernements d'agir.

# CHAPITRE TROIS: LA BOÎTE À OUTILS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

## *INCITATIONS FINANCIÈRES*

Le gouvernement du Canada dispose d'outils financiers qui pourraient inciter les Canadiens à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Il a fait un usage très restreint de ces outils. David McGuinty qui faisait alors partie de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, a déclaré :

> *« La vérité première – et cela ne surprendra personne d'entre vous – c'est que nous sommes loin d'utiliser pleinement les instruments fiscaux et économiques dont nous disposons en vue d'exercer un effet positif sur l'évolution des changements climatiques. En d'autres termes, les gouvernements canadiens, et j'insiste sur le pluriel, n'ont pas misé sur l'impact majeur qu'une utilisation créative et concertée des politiques fiscales pourrait avoir sur la résolution du problème des changements climatiques. »*[22]

***« ...nous sommes loin d'utiliser pleinement les instruments fiscaux et économiques dont nous disposons en vue d'exercer un effet positif sur l'évolution des changements climatiques. »***
*(David McGuinty, 17:32)*

Nous avons constaté un consensus important chez les témoins; d'après eux, des incitatifs seront nécessaires pour modifier le comportement des particuliers et contribuer à l'atteinte des buts que le Canada s'est fixé à Kyoto. En fait, les incitatifs financiers constitueraient la mesure la plus utile pour aider les Canadiens à atteindre l'objectif d'une tonne.[23] En réponse à une question du Comité, l'honorable David Anderson, alors ministre de l'Environnement, a convenu que les incitatifs financiers avaient fait leurs preuves au fil des siècles :

> *« Votre prémisse, et je suis certain que le sénateur Buchanan serait d'accord, vient du grand économiste écossais Adam Smith. Les gens répondent très bien aux incitatifs financiers et c'est le meilleur moyen d'atteindre les buts que l'on s'est fixés. »*[24]

***« Les gens répondent très bien aux incitatifs financiers et c'est le meilleur moyen d'atteindre les buts que l'on s'est fixé. »***
*(David Anderson, 12:65)*

Le gouvernement du Canada n'a pas fait preuve d'une négligence totale

---

(22) McGuinty (2003) 17:32.

(23) Bramley (2003), 10:39-40; et Louise Comeau, directrice, Centre pour le développement des collectivités viables, Fédération canadienne des municipalités, compte rendu officiel du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, le 8 mai 2003, fascicule no 14, 14:51.

(24) David Anderson, ancien Ministre de l'Environnement, Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, 4 avril 2003, fascicule no 12, 12:65.

pour ce qui est d'offrir des incitatifs. Les incitatifs financiers pour la rénovation domiciliaire aideront les Canadiens à relever le Défi d'une tonne.[25] Ce programme de rénovation des logements est le premier programme national, depuis la ratification de Kyoto, à offrir des primes d'encouragement directes pour nous aider à réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Il faudrait que le gouvernement fédéral surveille ce programme très étroitement pour s'assurer qu'il a l'impact prévu et demeure rentable afin de respecter les mises en garde du Bureau du vérificateur général.

Dans le cadre de son examen du Défi d'une tonne, votre Comité a entendu le témoignage de Mme Johanne Gélinas, commissaire à l'environnement et au développement durable du Canada, Bureau du vérificateur général du Canada, qui a discuté avec nous du chapitre de son rapport de 2003 présenté à la Chambre des communes et intitulé *Le transport routier en milieu urbain : responsabilité à l'égard de la réduction des gaz à effet de serre*. La commissaire a déclaré au Comité que les résultats de sa vérification de quelques programmes sélectionnés, conçus dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par le secteur du transport routier, « ... sonnent l'alarme, avant qu'il ne soit trop tard, au sein du gouvernement fédéral, qui doit améliorer la façon dont il fixe ses objectifs de rendement, qu'il les mesure et qu'il communique l'information sur les initiatives axées sur les changements climatiques. »

Quelles autres mesures le gouvernement du Canada peut-il prendre afin de promouvoir le Défi d'une tonne? S'assurer de la participation des commis vendeurs? Peut-être. Encourager les gens qui vendent des voitures et des poêles et des laveuses à appuyer le Défi d'une tonne figure parmi les suggestions que nous avons entendues. Dans ce scénario, un vendeur qui éloigne un consommateur d'un produit inefficace au profit d'un autre qui l'est davantage pourrait recevoir, par exemple, une commission majorée (et sans doute bonifiée).[26]

D'autres témoins ont mis l'accent sur les consommateurs. Les États-Unis offrent des incitatifs financiers pour encourager l'achat de véhicules hybrides et d'autres véhicules perfectionnés à faibles niveaux d'émissions. Pourquoi le Canada n'emboîte-t-il pas le pas? Louise Comeau, directrice du Centre pour le développement des collectivités

---

(25) Le programme offre des subventions qui couvrent une partie des coûts encourus par les propriétaires qui entreprennent des travaux pour améliorer l'efficacité énergétique de leurs demeures. Le montant de la subvention est établi en fonction des économies d'énergie réalisées. Ces économies sont calculées au moyen d'une vérification avant et après les travaux, par des agents autorisés. Pour de plus amples renseignements sur le programme, consultez le site : http://oee.nrcan.gc.ca/houses-maisons/francais/proprietaires/subvention/question.cfm.

(26) John Nyboer, économiste écologique, Université Simon Fraser, délibérations du Comité sénatorial permanent de l'Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, 25 mars 2003, fascicule no. 10, 10:29-30.

viables, de la Fédération canadienne des municipalités, a critiqué l'approche « timide » du gouvernement en matière d'incitatifs financiers :

> *« Il faut qu'il y ait des incitatifs puissants au palier fédéral. Ceux dont nous disposons aujourd'hui sont minimes et timides. Aux États-Unis, les acheteurs de véhicules hybrides bénéficient d'un rabais de 2 000 dollars. Nous avons besoin du même rabais sur l'achat d'un véhicule hybride au Canada. Pour faciliter la transition entre l'achat de véhicules utilitaires sport et l'achat de véhicules plus économiques, il faut donner une prime d'encouragement au consommateur. Nous devrions offrir des primes pour inciter les gens qui se trouvent dans un magasin à se renseigner et les orienter vers les bonnes sources d'information... On peut faire beaucoup pour influencer le consommateur, mais je ne prétendrai pas qu'on puisse le faire au moyen d'un programme d'éducation générale. Nous obtiendrons de meilleurs résultats en visant les points de vente et en adoptant des mesures incitatives destinées à la fois au consommateur et au détaillant. »*[27]

***[Les] incitatifs dont nous disposons aujourd'hui sont minimes et timides.***
*(Louise Comeau, 14:51)*

Plusieurs témoins ont avancé qu'il fallait infléchir le régime fiscal « dans une perspective écologique » afin d'encourager les Canadiens à adopter l'efficacité énergétique. L'ancien ministre de l'Environnement David Anderson a reconnu que le gouvernement devrait tâcher de trouver des solutions fiscales :

> *« Il existe vraiment des occasions de réduire les émissions et d'utiliser le régime fiscal pour encourager les économies d'énergie. ... Nous devons prendre le temps de déterminer ce que nous pouvons faire pour infléchir le régime fiscal dans une perspective plus écologique. »*[28]

***« ... Nous devons prendre le temps de déterminer ce que nous pouvons faire pour infléchir le régime fiscal dans une perspective plus écologique. »***
*(David Anderson, 12:64-65)*

« Prendre le temps? » Peut-être. Mais votre Comité avance plutôt que le gouvernement ne doit pas consacrer **trop de temps** à l'élaboration d'incitatifs fiscaux pratiques. La première période d'engagement de Kyoto prend fin dans huit ans, et les données suggèrent que le **Défi d'une tonne n'a pas encore commencé à jouer son rôle** pour ce qui est de stimuler une consommation énergétique plus intelligente et efficace. Il **faudrait lui donner un coup de pouce... l'aider à démarrer.**

Le programme d'action de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE) prévoit une meilleure utilisation du régime

(27) Comeau (2003), 14:51.

(28) Anderson (2003), 12:64-65.

fiscal pour favoriser une meilleure efficacité énergétique. Dans une de ses études, la TRNEE lance un appel en faveur d'une « écologisation de la fiscalité en matière énergétique », en renvoyant particulièrement au secteur de l'énergie. David McGuinty a décrit le point de mire de la TRNEE :

> *« Nous disposons également d'un programme d'écologisation de la fiscalité en matière énergétique. Nous tentons d'établir comment la politique fiscale peut être utilisée à long terme pour promouvoir la réduction des émissions de carbone attribuables au système énergétique canadien, tant en termes absolus que par rapport au PIB… Ces secteurs sont l'hydrogène et l'économie de l'hydrogène; l'efficacité énergétique et ce que nous pouvons faire d'un point de vue fiscal pour stimuler celle-ci au Canada; et enfin, l'énergie renouvelable. »*[29]

Votre Comité suivra avec un vif intérêt les travaux de la Table ronde. La TRNEE accomplit du travail important relativement à ces questions et nous conseillons vivement à tous les gouvernements de suivre ses résultats attentivement.

***…d'utiliser la taxe fédérale sur les produits et services (TPS) pour promouvoir l'efficacité énergétique.***

Un témoin a proposé au Comité d'utiliser la taxe fédérale sur les produits et services (TPS) pour promouvoir l'efficacité énergétique. La TPS pourrait être éliminée sur les produits qui atteignent ou excèdent certaines normes de base en matière d'efficacité énergétique. On pourrait également offrir un rabais équivalant à la taxe.[30] Ou encore, la TPS pourrait être plus élevée sur les produits qui consomment trop d'énergie.

Peut-on douter – compte tenu de la répugnance des Canadiens à l'égard de la TPS – qu'une TPS à taux variable encouragerait des achats plus intelligents? Le gouvernement de l'Ontario a fait preuve d'une plus grande initiative que son homologue fédéral dans le domaine. Les Ontariens qui ont acheté un réfrigérateur, un congélateur, un lave-vaisselle ou une laveuse à linge portant l'étiquette ENERGY STAR® entre le 26 novembre 2002 et le 31 mars 2004 avaient droit à un rabais équivalant à la taxe provinciale (TVP). [31] Le

---

(29) McGuinty (2003), 17:32.

(30) Nyboer (2003), 10:29.

(31) Ce rabais était offert sur les congélateurs étiquetés ENERGY STAR® vendus entre le 1er janvier 2003 et le 31 mars 2004. ENERGY STAR® est un symbole international d'efficacité énergétique qui aide les consommateurs à détecter rapidement et facilement les appareils ménagers et autres appareils consommant de l'énergie qui sont éco-efficients. L'étiquette ENERGY STAR® identifie les produits qui sont en tête de liste de la catégorie des produits à haute efficacité énergétique. Elle a été introduite en 1992 par la U.S. Environmental Protection Agency (EPA) dans le cadre d'un programme

gouvernement de la Saskatchewan offre aussi un rabais équivalent à la taxe provinciale pour tout achat d'un réfrigérateur, d'un congélateur, d'un lave-vaisselle ou d'une laveuse à linge portant la mention ENERGY STAR® le ou après le 1er octobre 2003.

Les résultats des programmes provinciaux n'ont pas encore été pleinement évalués. Du point de vue gouvernemental, tout régime de remboursement d'impôt cause un certain manque à gagner. Une politique d'exemption ou de diminution de la TPS applicable aux produits éco-efficients pourrait coûter au gouvernement fédéral beaucoup plus que ce qu'il est prêt à dépenser. Toutefois, une augmentation de la taxe applicable aux produits à faible efficacité énergétique pourrait combler le déficit. Cette sorte de mesure incitative, neutre du point de vue de l'assiette fiscale, est tenue par certains analystes pour un moyen réaliste et rentable « d'écologiser le régime fiscal. »

Les programmes de« taxation avec remise » seraient un autre moyen d'arriver à la même fin.(32) Dans le cadre d'un tel programme, des droits seraient imposés aux acheteurs des véhicules dont l'efficacité énergétique est la plus faible. Au contraire, un rabais serait offert à ceux qui achètent les véhicules les plus économiques en carburant. Ces droits et rabais pourraient être des montants fixes ou pourraient varier en fonction de l'économie d'essence du véhicule. Les programmes de « taxation avec remise » pourraient être conçus pour être neutre à l'égard des recettes.

***Quels que soient les mécanismes fiscaux adoptés, le gouvernement devrait aller de l'avant et mettre à contribution la politique fiscale pour s'attaquer au problème des émissions de gaz à effet de serre.***

Quels que soient les mécanismes fiscaux adoptés, le gouvernement devrait aller de l'avant et mettre à contribution la politique fiscale pour s'attaquer au problème des émissions de gaz à effet de serre. Le système fiscal peut – et devrait – s'appliquer de manière à inciter le pays à devenir, dans l'avenir, moins tributaire des GES.

**Recommandation 2**

**Le Comité recommande au gouvernement du Canada d'offrir un moratoire d'une période de cinq ans sur la TPS, s'appliquant aux achats de détail de tous les produits de consommation à bon rendement énergétique (à l'exception des véhicules à moteur – voir la recommandation n° 4) et de tout matériel fonctionnant à l'aide d'énergie renouvelable. Une surtaxe devrait s'appliquer aux produits à faible efficacité énergétique,**

---

d'étiquetage volontaire destiné à identifier et promouvoir les produits à haut rendement énergétique dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Pour de plus amples renseignements, consultez les sites http://www.energystar.gov et http://oee.nrcan.gc.ca/energystar/english/consumers/estar.cfm.

(32) Nyboer (2003), 10:30.

**pour rendre cette mesure neutre à l'égard des recettes.**

**Recommandation 3**

**Le Comité recommande que les provinces instaurent un moratoire semblable d'une période de cinq ans sur la taxe de vente provinciale (TVP). Les discussions avec les provinces ne devraient pas être considérées comme raison pour ne pas amorcer immédiatement ce réalignement de la taxe fédérale.**

**Recommandation 4**

**Le Comité recommande au gouvernement du Canada d'accorder aux acheteurs de nouveaux véhicules éconergétiques (y compris les véhicules hybrides) des remises proportionnelles pouvant atteindre 2 000 dollars. Pour rendre cette mesure neutre à l'égard des recettes, les acheteurs de véhicules énergivores devraient payer une surtaxe clairement établie au point de vente.**

**Recommandation 5**

**Le Comité recommande au gouvernement du Canada de réexaminer toutes les autres politiques budgétaires en vue de favoriser l'efficacité énergétique. Le gouvernement pourrait, par exemple, accorder aux employeurs qui fournissent des laissez-passer de transport à leurs employés, un traitement fiscal semblable à celui accordé aux employeurs qui fournissent à leurs employés des voitures de fonction ou des camions légers.**

## *RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION*

Le pouvoir de réglementer est un autre outil précieux pour modifier le comportement des individus quand les besoins l'imposent. En effet, les gouvernements n'ont maintenant d'autre choix que de changer l'attitude des Canadiens à l'égard de la consommation d'énergie.

***Le pouvoir de réglementer est un autre outil précieux pour modifier le comportement des individus.***

Même si les mesures incitatives représentent un outil efficace, la réglementation est une excellente solution de rechange pour modifier nos comportements. Les gouvernements doivent veiller à ce que les règles d'efficacité énergétique applicables aux biens de consommation soient opérantes sans être indûment sévères.

Une réglementation bien pensée peut et devrait nous aider à jouer un rôle prépondérant dans la réalisation du Défi d'une tonne.[33]

(33) Bramley (2003), 10:35.

De nombreux témoins préconisent l'élaboration de nouvelles règles ou de règles plus strictes sur les normes d'efficacité énergétique, qu'elles s'appliquent aux nouveaux véhicules, aux électroménagers, aux fournaises ou aux édifices.[34] Selon David Poch, membre du conseil d'administration de la Green Communities Association, on accomplirait davantage avec des normes strictes qu'avec des campagnes de publicité ou de sensibilisation.[35]

***Une réglementation bien pensée peut et devrait nous aider à jouer un rôle prépondérant dans la réalisation du Défi d'une tonne.***

## A. Transports : Notre problème d'une demi-tonne

C'est surtout sur le type de véhicule et sur la façon dont il est conduit que la réforme de la réglementation se ferait le plus sentir. Pour le Canadien moyen, la moitié de ces émissions de gaz à effet de serre provient de l'utilisation d'un véhicule personnel. Ces émissions augmentent constamment depuis dix ans; premièrement parce que les Canadiens conduisent plus que jamais, et deuxièmement parce que beaucoup d'entre nous conduisons des véhicules à plus faible rendement énergétique que ceux de la fin des années 80.

Depuis les années 90, la popularité croissante des camions légers, tels que les utilitaires sport et les mini-fourgonnettes, a fait augmenter de façon marquée les émissions de gaz à effet de serre automobiles. Aujourd'hui, il nous suffit de jeter un œil sur les routes pour voir qu'ils sont devenus incroyablement populaires, ce qui est fort décourageant. Le prix de l'essence est relativement faible depuis quelques années, et trop de Canadiens négligent d'économiser le carburant.

***...comment se fait-il que les normes canadiennes de consommation de carburant pour les autos soient les mêmes qu'en 1988?***

Cela met en lumière un paradoxe. Si la technologie automobile a tant progressé et qu'on est de plus en plus conscient de la nécessité de réduire les émissions polluantes, comment se fait-il que les normes canadiennes de consommation de carburant pour les autos soient les mêmes qu'en 1988? Pourquoi les normes applicables aux camions légers n'ont-elles pas évolué depuis 1996?

En Amérique du Nord, l'industrie automobile est fortement intégrée. Il ne faut donc pas se surprendre que les normes canadiennes de consommation de carburant ressemblent à celles des États-Unis. Dans les rencontres de votre Comité à Washington, nous nous sommes rendu compte que les législateurs américains ne sont pas pressés de renforcer leurs normes.

---

(34) David Poch, membre du conseil d'administration de la *Green Communities Association*, réponse écrite aux questions soulevées par le sénateur Banks, présentée au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, juin 2003.

(35) *Ibid.*

Les normes obligatoires *U.S. Corporate Average Fuel Economy* (CAFE) applicables aux autos et aux camions légers sont apparues dans la foulée de la crise du pétrole de 1973-1974.[36] Les constructeurs d'automobiles qui ne s'y conforment pas doivent payer une amende. Mais, malgré les avancées technologiques au cours des trente années suivantes, les normes n'ont pas été adaptées.

***...la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles, bien qu'adoptée par le Parlement et ayant reçu la sanction royale en 1981, n'a jamais été promulguée.***

Pour éviter que le Canada n'impose des normes obligatoires similaires, les constructeurs d'automobiles d'ici ont consenti à se conformer volontairement aux normes américaines CAFE, ce dont notre gouvernement d'alors s'est dit satisfait. Voilà pourquoi la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles*, bien qu'adoptée par le Parlement et ayant reçu la sanction royale en 1981, n'a jamais été promulguée.

Selon les normes volontaires canadiennes actuelles, la moyenne de consommation doit s'établir à 8,6 litres (ou moins) par 100 km pour les automobiles et à 11,4 litres (ou moins) par 100 km pour les camions légers (fourgonnettes, mini-fourgonnettes, camionnettes et VUS).

Dans le *Plan du Canada sur les changements climatiques*, le gouvernement du Canada s'est donné comme objectif de négocier un accord volontaire avec les constructeurs d'automobiles pour qu'ils réduisent de 25 p. 100 la consommation de carburant de leurs nouvelles voitures de tourisme d'ici 2010. Il ne semble plus disposé à se fier uniquement aux normes américaines, qui sont dépassées et insuffisantes.

***Il est techniquement possible de réduire la consommation de la plupart des camions légers.***

Il est difficile de savoir si les négociations avancent. Votre Comité doute que l'industrie automobile se conforme volontairement à la norme d'amélioration de 25 p. 100 de l'efficacité du carburant. Il est permis de croire que le resserrement de cette norme soit la plus importante mesure que puisse prendre le gouvernement du Canada pour réduire les gaz à effet de serre dans le secteur du transport. Il est techniquement possible de réduire la consommation de la plupart des automobiles et camions légers. Matt Bramley, du Pembina Institute for Appropriate Development, l'a clairement affirmé :

> *« Les fabricants pourraient très facilement appliquer des technologies modernes pour améliorer de beaucoup la consommation d'essence des nouveaux véhicules vendus au Canada. Cela permettrait de réduire automatiquement les niveaux d'émissions de gaz à effet de serre par*

(36) La consommation de carburant s'exprime habituellement en litres par 100 kilomètres (autrement dit, c'est la quantité de carburant nécessaire pour parcourir une distance donnée, dans ce cas, 100 km). L'économie de carburant s'exprime au contraire en miles par gallon (autrement dit, c'est la distance qu'on peut parcourir en utilisant une quantité donnée de carburant, dans ce cas, un gallon).

*les particuliers. »* [37]

Cependant, à moins que les gouvernements n'imposent des normes plus strictes, on continuera à axer l'innovation technologique sur la fabrication de véhicules plus gros et plus puissants plutôt que sur la fabrication de véhicules qui consomment moins d'essence. C'est ainsi qu'on ratera une excellente occasion d'aider les Canadiens à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.[38]

***...à moins que les gouvernements n'imposent des normes plus strictes, on continuera à axer l'innovation technologique sur la fabrication de véhicules plus gros et plus puissants plutôt que sur la fabrication de véhicules qui consomment moins d'essence.***

**Recommandation 6**

**Le Comité recommande au gouvernement du Canada de s'assurer que le prix de l'essence vendue au détail reflète l'ensemble des coûts, y compris les coûts environnementaux associés à la production et à l'utilisation de l'essence.**

**Recommandation 7**

**Le Comité recommande au gouvernement du Canada de mettre en place, d'ici 2010, des normes de consommation de carburant pour véhicules automobiles qui soient plus strictes de 25 p. 100 que celles d'aujourd'hui.**

Les consommateurs canadiens ont accès aux produits les plus éconergétiques du monde, et le pays fait relativement bonne figure dans ce domaine.[39] Les gouvernements devraient toutefois veiller à ce que des normes plus strictes évoluent au gré des progrès technologiques.

**Recommandation 8**

**Le Comité recommande que d'ici l'an 2010, le gouvernement du Canada instaure des normes éconergétiques pour l'ensemble des produits de consommation (à l'exception des véhicules à moteur – voir la recommandation n° 7), permettant de rendre les normes canadiennes égales ou supérieures aux normes les plus rigoureuses que l'on retrouve dans d'autres pays industrialisés.**

---

(37) Bramley (2003), 10:39.

(38) Un Canadien moyen qui fait 20 000 km par année dans une auto qui consomme en moyenne 8,6 litres de carburant au 100 km, consommera environ 1 720 litres (L) au cours d'une année, émettant ainsi un peu plus de 4 tonnes (t) de dioxyde de carbone. Si le rendement énergétique de son auto était supérieur de 25 p. 100, le conducteur consommerait 1 300 L de carburant par année et émettrait un peu plus de 3 t de dioxyde de carbone, soit presque une tonne de moins. De même, un conducteur qui parcourt 20 000 km par année dans un camion léger consommant en moyenne 11,4 L de carburant au 100 km, consommera près de 2 280 L sur une année, ce qui se traduit par une émission de près de 5,4 t de dioxyde de carbone. Si le rendement énergétique de son camion était supérieur de 25 p. 100, il pourrait réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins 1,3 t.

(39) MacLeod (2003), 9:19.

## B. Énergie renouvelable

Les environnementalistes et plusieurs économistes soutiennent depuis longtemps qu'on devrait encourager l'exploitation de sources d'énergie de rechange et renouvelables. L'énergie éolienne et solaire, l'utilisation de la biomasse et les petits aménagements hydroélectriques présentent des avantages notables, malgré leur coût initial parfois élevé. Toutefois, ces coûts initiaux deviennent beaucoup moins intimidants quand on tient compte de leurs avantages pour l'environnement et la société à long terme.

Certains témoins[40] estiment que le Canada devrait établir des normes obligatoires pour inclure un pourcentage précis d'énergie renouvelable parmi les sources utilisées au Canada, ce qui est déjà le cas dans l'Union européenne et dans treize États américains.[41] L'introduction de normes pour le portefeuille de l'énergie renouvelable, comme on les appelle, viendrait modérer la consommation de combustibles fossiles et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il y a là un riche potentiel d'innovation technologique et d'exportation à réaliser si on encourage les entreprises canadiennes à s'y lancer.

***...le Canada devrait établir des normes obligatoires pour inclure un pourcentage précis d'énergie renouvelable parmi les sources utilisées au Canada.***

**Recommandation 9**

**Le Comité recommande que le gouvernement du Canada introduise, d'ici 2006, des normes pour le portefeuille de l'énergie renouvelable applicables à toutes les activités du gouvernement fédéral.**

**Recommandation 10**

**Le Comité recommande aussi que les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations municipales adoptent des normes similaires pour le portefeuille de l'énergie renouvelable de manière à augmenter le pourcentage de la production énergétique du Canada qui provient de sources renouvelables.**

---

(40) Bramley (2003), 10:41; Comeau (2003), 14:53.

(41) Voir, par exemple, http://www.ucsusa.org/cleanenergy/renewableenergy/page.cfm?pageID=47 et http://www.europa.eu.int/eur-lex/pri/en/oj/dat/2001/1-283/1-28320011027en00330040.pdf

## INVESTIR DANS L'INFRASTRUCTURE

Si l'on veut que les Canadiens aient la chance de relever le Défi d'une tonne, il conviendrait de revoir de fond en comble notre système de transport, sinon, le Défi ne sera rien de plus qu'un exercice de relations publiques.

Il serait plus facile d'atteindre les objectifs du Défi en achetant des véhicules à meilleur rendement énergétique. Ou en conduisant moins. Si les Canadiens conduisent moins, ils désireront un système de transport en commun plus accessible, sécuritaire, abordable et pratique. Il faut aider les municipalités à cet égard.

***...les Canadiens... désireront un système de transport en commun plus accessible, sécuritaire, abordable et pratique. Il faut aider les municipalités à cet égard.***

Il faut ausssi aider les municipalités à promouvoir des stratégies d'aménagement du territoire et des pratiques de gestion des déchets plus éconergétiques.

Les divers paliers du gouvernement doivent investir plus généreusement dans les infrastructures viables. Le gouvernement du Canada investit déjà dans l'infrastructure municipale par l'entremise, par exemple, d'Infrastructure Canada, du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, du Fonds d'investissement municipal écologique et du Fonds d'habilitation municipal vert.(42)

Des témoins ont déclaré au Comité que le gouvernement du Canada devrait mieux cibler ces investissements. Dans son rapport intitulé *La qualité de l'environnement dans les villes canadiennes : le rôle du gouvernement fédéral*, la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE) a souligné :

> *« Bien que le Budget de 2003 ait ajouté 2 milliards de dollars au Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et ait mis l'accent sur les projets reliés aux changements climatiques, il n'existe toujours pas d'approche cohérente visant la prise en compte de l'impact sur l'environnement urbain dans les décisions d'octroi de financement. »*(43)

---

(42) Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, La qualité de l'environnement dans les villes canadiennes : le rôle du gouvernement fédéral, 2003, p. 37.

(43) *Ibid.*

Il est possible d'atteindre nos objectifs environnementaux en liant les subventions fédérales destinées aux infrastructures à la réalisation de certains critères de viabilité. L'aide financière doit aussi être à la fois stable et à long terme, comme on peut le lire dans le rapport de la TRNEE :

> *« Les investissements fédéraux dans les infrastructures municipales doivent contribuer au maximum à améliorer l'environnement urbain et à atteindre d'autres objectifs fédéraux, comme ceux fixés par le Protocole de Kyoto. Il est nécessaire d'adopter une nouvelle approche du financement fédéral de l'infrastructure urbaine—une approche qui offre un financement stable et à long terme, tout en demeurant à la fois souple et axée sur les résultats. »*(44)

**Il est possible d'atteindre nos objectifs environnementaux en liant les subventions fédérales destinées aux infrastructures à la réalisation de certains critères de viabilité.**

C'est l'une des raisons pour lesquelles le fédéral devrait tenir compte des conclusions de la TRNEE. Le Comité exhorte les gouvernements à adopter le modèle proposé par la TRNEE pour mettre à niveau les infrastructures municipales.

Il est essentiel que le gouvernement investisse directement dans l'infrastructure pour améliorer la qualité de vie des Canadiens et créer un environnement respectueux du climat.(45) Louise Comeau, de la Fédération canadienne des municipalités, a pressé le gouvernement d'intégrer des exigences de réduction des gaz à effet de serre dans tous ses programmes et toutes ses initiatives, y compris le programme d'infrastructure de 3 milliards de dollars sur 10 ans annoncé lors du Budget 2003 :

> *« ...il faut intégrer les exigences visant la réduction des gaz à effet de serre à tous les programmes et à toutes les initiatives, y compris au nouveau programme d'infrastructure s'échelonnant sur dix ans. Il serait malheureux qu'un programme de dix ans actuellement financé au coût de 3 milliards de dollars et dont le financement doit s'accroître sur la période de dix ans n'investisse pas dans des réductions des gaz à effet de serre. »*(46)

---

(44) *Ibid.*

(45) Bramley (2003), 10:35.

(46) Comeau (2003), 14:36.

Le gouvernement du Canada semble, dans une certaine mesure, commencer à tenir compte de ces messages. L'honorable Herb Dhaliwal, alors ministre des Ressources naturelles, a affirmé au Comité qu'on tiendrait compte des changements climatiques lors des décisions à venir sur l'investissement fédéral en matière d'infrastructure.

**Recommandation 11**

**Le Comité recommande que la réduction des émissions de gaz à effet de serre soit un critère d'évaluation primordial pour tous les projets d'infrastructure pertinents bénéficiant d'une subvention du gouvernement fédéral.**

## *RÉUSSIR GRÂCE AU PARTENARIAT*

Le Défi d'une tonne est certes une initiative du gouvernement du Canada; toutefois, au bout du compte, sa réussite ou son échec dépendra de partenariats généraux. Il serait bon, en effet, que certaines mesures incitatives pour la réduction des émissions soient conçues et administrées par d'autres paliers du gouvernement, le secteur privé et les organisations non gouvernementales.

***Le Défi d'une tonne est certes une initiative du gouvernement du Canada; toutefois, au bout du compte, sa réussite ou son échec dépendra de partenariats généraux.***

Votre Comité a entendu le témoignage d'une vaste gamme de ces partenaires potentiels, qui nous ont expliqué comment ils envisageaient de contribuer. Nous avons entendu des représentants des services publics, de municipalités et de groupes d'action communautaire. Tous sont disposés à mettre la main à la pâte pour aider le Canada à relever le Défi.

David McGuinty, alors membre de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, a souligné, au début du présent rapport, l'importance de coordonner, entre les divers paliers du gouvernement, les mesures fiscales élaborées pour que le Canada puisse respecter ses obligations en vertu du Protocole de Kyoto.

Votre Comité est du même avis et pour reprendre les paroles de M. McGuinty et en ajouter davantage, le Comité croit fermement que pour réussir dans le cadre du Défi d'une tonne :

***Il n'existe actuellement au pays aucune stratégie explicite d'alignement de la politique fiscale pour relever le défi de grande portée que posent les changements climatiques.***

Le Canada doit adopter, sans tarder, une vision large. Votre Comité est d'avis que cette vision doit comporter des dispositions favorisant une utilisation prudente de la politique fiscale. Il n'existe actuellement au pays aucune stratégie explicite d'alignement de la politique fiscale pour relever le défi de grande portée que posent les changements climatiques. Il n'y a pas de coordination au niveau fédéral mais, chose plus importante encore, il n'y en a pas non plus d'un palier de gouvernement à l'autre. Si on devait effectuer une coupe verticale dans les

interventions des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux, on découvrirait que de nombreuses mesures visent l'atteinte de buts contradictoires au palier fédéral, aux autres paliers de gouvernement, et d'un palier à l'autre. Étant donné le rôle critique que joue notre secteur de l'énergie pour la santé de notre économie, et l'ampleur des défis que nous devrons relever pour contrer les changements climatiques – le Canada s'est engagé à réduire de 30 p. 100 ses émissions de gaz à effet de serre d'ici environ 2012 – la situation à laquelle notre pays est confrontée est très troublante et préoccupe vivement les membres du Comité.[47]

Il faudra donc conclure une diversité de partenariats si l'on tient le moindrement à relever le Défi d'une tonne. Les services publics seront des partenaires clés, car ils occupent une position idéale pour livrer le message du Défi d'une tonne aux ménages canadiens.

Des représentants de l'Association canadienne de l'électricité (ACE) ont discuté de leur rôle dans la prestation de programmes de rendement énergétique offerts aux particuliers canadiens et de leur collaboration avec Ressources naturelles Canada et l'équipe du Défi d'une tonne. Roy Staveley, vice-président de l'ACE, a déclaré que son organisation était bien placée pour contribuer au Défi :

***Les services publics...occupent une position idéale pour livrer le message du Défi d'une tonne aux ménages canadiens.***

> *« ... l'Association canadienne de l'électricité serait un excellent intermédiaire pour dispenser des programmes d'efficacité énergétique puisqu'elle touche tous les foyers du Canada. De fait, l'ACE appuie activement la prestation de ces services, de plusieurs manières différentes. »*[48]

M. Staveley a précisé qu'en dix ans, les programmes d'efficacité énergétique de l'ACE avaient réussi à réduire la demande annuelle en électricité de 5 millions de mégawatts-heure –un volume suffisant pour alimenter une ville de la taille de Victoria (Colombie-Britannique) ou de St. John's (Terre-Neuve et Labrador).

L'ACE prévoit une baisse de la demande tout aussi spectaculaire sur les 5 à 10 prochaines années, ce qui se traduirait par une réduction de quatre mégatonnes des gaz à effet de serre. Selon une enquête de l'ACE, environ la moitié des Canadiens peuvent actuellement prendre part à une vaste gamme de programmes d'efficacité énergétique.

Si certaines provinces disposent de programmes passablement robustes

---

(47) McGuinty (2003), 17:33.

(48) Roy Staveley, vice-président principal, Association canadienne de l'électricité, témoignage devant le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, 3 avril 2003, fascicule no 11, 11:19.

(le Power Smart Program de Colombie-Britannique, par exemple), il n'y a aucune uniformité dans l'ensemble du pays. Et comme l'a fait remarquer M. Staveley, « même les sociétés qui se sont dotées de programmes d'efficacité énergétique très étoffés reconnaissent qu'elles pourraient faire beaucoup plus. »[49] Le gouvernement du Canada semble ouvert au potentiel inhérent de ce partenariat. Reprenons à nouveau les paroles de M. Staveley :

> *« [L]e gouvernement fédéral a pris contact avec nous au sujet du programme de sensibilisation d'une tonne. Il aimerait collaborer avec l'industrie de l'électricité de façon à utiliser nos ressources pour sensibiliser la population à ce programme. Voilà un autre exemple de cas où les industries de l'électricité et du gaz naturel peuvent être des outils efficaces de prestation des programmes et de sensibilisation de la population. »*[50]

Les services publics encourageront les ménages à consommer leur énergie de façon plus raisonnable si les gouvernements emboîtent le pas à l'industrie pour optimiser les investissements déjà effectués. Du point de vue des services publics, investir dans les programmes d'efficacité énergétique doit être profitable; la collaboration des organes de réglementation provinciale est donc nécessaire. Selon M. Staveley :

> *« Les entreprises n'investiront pas dans le secteur de l'efficacité énergétique si elles n'ont pas la conviction qu'elles pourront recouvrer complètement leurs coûts par le système tarifaire ou d'obtenir un taux de rendement au moins égal aux autres possibilités d'investissement qui s'offrent à elles. Cela exige qu'elles préparent des argumentaires étoffés pour montrer que les programmes d'efficacité énergétique permettront d'économiser l'énergie à un moindre coût que d'autres solutions telles que l'expansion des infrastructures et capacités de production pour faire face à la hausse de la demande. »*[51]

***« ... les industries de l'électricité et du gaz naturel peuvent être des outils efficaces de prestation des programmes et de sensibilisation de la population. »***
*(Roy Staveley, 11:19)*

Michael Cleland, président de l'Association canadienne du gaz (ACG), abonde dans le même sens. Il a déclaré que l'ACG avait une vaste expérience des méthodes visant à réduire la consommation d'énergie des ménages, et que le gouvernement du Canada pouvait joindre ses efforts à ceux de l'ACG pour optimiser leurs investissements respectifs en vue du Défi d'une tonne. Tout comme l'Association canadienne de l'électricité, l'Association canadienne du gaz négocie actuellement un

(49) *Ibid.*

(50) *Ibid.*, 11:21

(51) *Ibid.*, 11:19-20.

partenariat avec Ressources naturelles Canada à cet égard. Voici les propos de M. Cleland à ce sujet :

> *« Près d'un tiers de notre consommation annuelle totale d'énergie primaire provient du gaz naturel, et plus des deux tiers des émissions associées à l'utilisation du gaz sont produites à la sortie d'un brûleur. Nous sommes persuadés qu'il faut concentrer nos énergies dans ce secteur afin d'y trouver d'autres possibilités de réduire les émissions. Les consommateurs sont appelés à jouer un rôle important, mais le gouvernement et l'industrie doivent les soutenir.*
>
> *L'industrie du gaz naturel possède beaucoup d'expérience dans la gestion axée sur la demande, la GAD. Et les possibilités de puiser à même cette expérience sont là, tout comme dans la vaste expérience acquise par le gouvernement fédéral avec ces programmes. Nous agissons à titre d'intermédiaire auprès de plus de cinq millions de consommateurs.*
>
> *... Dans cette optique, nous avons collaboré avec Ressources naturelles Canada en vue d'établir un partenariat entre l'industrie et le gouvernement. Nous pensons qu'en travaillant main dans la main, le gouvernement et l'industrie pourraient arriver à créer une synergie — un effet multiplicateur, si vous préférez — en joignant leurs efforts respectifs et qu'il serait possible d'obtenir des réductions encore plus poussées que celles que nous avons obtenues avec les programmes actuels. Nous pouvons aborder ensemble la question des obstacles réglementaires et essayer de trouver comment aider les consommateurs à prendre des décisions éclairées et efficaces en ce qui concerne leur utilisation du gaz naturel.*
>
> *... Les avantages potentiels de ces efforts sont assez évidents. Nous sommes en mesure d'aider le gouvernement à améliorer la portée de ses programmes en lui permettant de s'adresser directement aux consommateurs. Nous pouvons améliorer leur efficacité grâce à notre expérience. Enfin, le gouvernement peut démontrer son leadership en créant des programmes susceptibles d'aider les Canadiens à relever le Défi d'une tonne. »* (52)

**« ... Nous agissons à titre d'intermédiaire auprès de plus de cinq millions de consommateurs... Nous sommes en mesure d'aider le gouvernement à améliorer la portée de ses programmes en lui permettant de s'adresser directement aux consommateurs. »**
(Michael Cleland, 17:7-8)

(52) Cleland (2003), 17:7-8.

## A. L'expérience de la Californie

Votre Comité s'est rendu en Californie pour y rencontrer des représentants de la plus grande entreprise de services publics de l'État – Pacific Gas and Electric (PG&E). Ils nous ont expliqué comment l'État de la Californie et les entreprises de services publics réussissaient, par leur collaboration, à administrer des programmes d'efficacité énergétique. Leur réussite dépend d'un financement stable et à long terme. L'État de la Californie n'est pas, à tous les égards, un modèle que nous recommandons d'imiter, mais certains des programmes adoptés ont connu un franc succès dans cet état.

Les programmes d'efficacité énergétique de la Californie sont financés par le prélèvement de frais, soit un frais pour les biens collectifs d'environ 1 p. 100 sur la facture d'électricité et un frais de gestion axée sur la demande (GAD) de 0,7 p. 100 sur la facture de gaz naturel. Ces frais s'appliquent à tous les consommateurs californiens.

Ces frais fournissent près de 540 millions de dollars US par an à la California Public Utilities Commission (CPUC, ou commission des services publics) et à la California Energy Commission (CEC, ou commission de l'énergie), qui s'en servent pour le « bien public ». De cette somme, environ 220 millions de dollars US vont aux programmes d'efficacité énergétique administrés par la CPUC. Chaque année, la CPUC approuve les plans élaborés par les quatre grands services d'utilité publique de Californie en matière d'efficacité et leur accorde des fonds.[53] Il incombe ensuite à ces services de mettre en œuvre les programmes dans leur zone de service.[54]

***Il en ressort que les investissements dans ce domaine, loin de drainer l'économie, ont engendré des bénéfices nets frôlant les 3 milliards de dollars US au cours de la décennie.***

Quant à la commission de l'énergie de la Californie, elle a procédé à une analyse précise des coûts et avantages des programmes d'efficacité énergétique tout au long des années 90. Il en ressort que les investissements dans ce domaine, loin de drainer l'économie, ont engendré des bénéfices nets frôlant les 3 milliards de dollars US au cours de la décennie. Les autorités pensent que ces programmes auraient de plus épargner 1 milliard de dollars US aux Californiens pendant la crise de l'électricité de 2001. Sans ces programmes, leur sort aurait été pire encore.[55]

---

(53) Les quatre grandes entreprises de services publics sont *Pacific Gas and Electric*, *Southern California Edison*, *Southern California Gas Company* et *San Diego Gas and Electric*.

(54) *California Public Utilities Commission, Energy Efficiency Program Funding*, http://www.cpuc.ca.gov/static/industry/electric/energy+efficiency/ee_funding.htm

(55) Natural Ressources Defence Council, *California Policies to Support Efficiency and Renewable Energy*, Exposé devant le CSEERN, le 20 mars 2003, p. 6; et California Energy Commission, *The Energy Efficiency Public Goods Charge Report: 1999.*

**Recommandation 12**

**Le Comité recommande que tous les paliers de gouvernement continuent de profiter des offres faites par les distributeurs canadiens d'énergie pour livrer le message relatif au Défi d'une tonne et administrer les programmes qui s'y rattachent.**

**Recommandation 13**

**Le Comité recommande que le gouvernement du Canada et les gouvernements provinciaux et territoriaux imposent une surtaxe sur l'énergie comme moyen de générer un financement stable et à long terme pour les programmes d'efficacité énergétique.**

## B. Partenariat avec les municipalités

Le gouvernement du Canada doit aussi tirer profit du savoir-faire et s'assurer la collaboration des municipalités canadiennes, dont beaucoup administrent déjà des programmes relatifs aux changements climatiques. Louise Comeau, directrice du Centre pour le développement des collectivités viables, à la Fédération canadienne des municipalités, n'a pas mâché ses mots pour vanter le rôle des municipalités :

> *« Les gouvernements municipaux contrôlent directement et indirectement jusqu'à la moitié des émissions de gaz à effet de serre du Canada ou influent sur celles-ci et pourraient contribuer directement et indirectement à atteindre jusqu'au quart des objectifs fixés à Kyoto.*
>
> *Les gouvernements municipaux peuvent réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à l'aménagement du territoire, à la planification de l'énergie et du transport, au transport en commun, à la conception des infrastructures, à l'approvisionnement écologique, à la modernisation des immeubles, à la conservation des eaux, à la récupération des déchets solides, aux investissements dans les énergies renouvelables et à l'engagement des citoyens. Essentiellement, il est impossible de le faire sans nous. »*[56]

***« Les gouvernements municipaux contrôlent directement et indirectement jusqu'à la moitié des émissions de gaz à effet de serre du Canada ou influent sur celles-ci... Essentiellement, il est impossible de le faire sans nous. »***
(Louise Comeau, 14:34)

M[me] Comeau a ensuite cité la conclusion à laquelle étaient arrivées les municipalités lors d'une réunion des Partenaires pour la protection du climat tenue en 2003 :

> *« L'essentiel à retenir, c'est qu'il faut que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux forment des partenariats avec les*

(56) Comeau (2003), 14:34.

*gouvernements municipaux pour mettre en œuvre le Protocole de Kyoto. Les gouvernements municipaux ont une expérience essentielle en matière d'engagement des citoyens et devraient donc être des partenaires importants pour promouvoir le Défi d'une tonne et d'autres programmes de sensibilisation du public. »*[57]

La Fédération canadienne des municipalités (FCM) a déjà conclu des partenariats en matière de changement climatique avec le fédéral, pour qui il serait avantageux de miser sur cette relation. En 2000 et en 2001 par exemple, la FCM a reçu 250 millions de dollars du fédéral pour établir les Fonds municipaux verts, dont le Fonds d'habilitation municipal vert, qui finance jusqu'à la moitié du coût des infrastructures vertes, et le Fonds d'investissement municipal vert, qui accorde des prêts à faible intérêt.

Grâce à ces deux fonds, on a déjà approuvé pour 40 millions de dollars de subventions et de prêts et engendré 135 millions de dollars de plus en activités économiques. Environ la moitié des projets approuvés visent spécifiquement à réduire les émissions de gaz à effet de serre, et la FCM estime qu'ils contribueront à réduire les émissions de 10 mégatonnes au cours de la première période d'engagement de Kyoto. Si le gouvernement du Canada continue à financer ce programme, la FCM croit que les collectivités pourraient réaliser encore 10 mégatonnes de réductions. Voilà de toute évidence un partenariat que le gouvernement aurait avantage à resserrer.

**Recommandation 14**

**Le Comité recommande au gouvernement du Canada de continuer à soutenir le programme Partenaires pour la protection du climat, de la Fédération canadienne des municipalités, et d'en élargir la portée en incitant les administrations municipales à participer à la conception et à la mise en œuvre du Défi d'une tonne.**

## C. Mobiliser les ONG

Votre Comité s'est entretenu avec des représentants de la Green Communities Association, un regroupement d'organisations sans but lucratif offrant des services environnementaux aux collectivités. Ces organisations populaires seraient, à notre avis, de précieux atouts pour promouvoir les programmes d'efficacité énergétique auprès des ménages canadiens.

***Ces organisations populaires seraient... de précieux atouts pour promouvoir les programmes d'efficacité énergétique auprès des ménages canadiens.***

David Poch, membre du conseil d'administration de la Green

(57) *Ibid.*, 14:35-36.

Communities Association, a déclaré que son groupe :

> *« …cherchait à créer avec le gouvernement fédéral un partenariat qu'on pourrait qualifier de bien développé afin d'arriver à l'étape suivante de nos efforts conjoints en vue de la mise en œuvre de l'accord de Kyoto. »*[58]

Les membres de la Green Communities Association sont les principaux vecteurs du programme ÉnerGuide pour les maisons, qui relève de Ressources naturelles Canada. En vertu de ce programme, les propriétaires de maison acceptent qu'on analyse le rendement énergétique de leur domicile, et ce en partageant les frais. Des inspecteurs qualifiés leur recommandent ensuite comment améliorer le rendement énergétique de leur maison et réduire leurs factures d'électricité et de chauffage.

Les membres de la Green Communities Association ont procédé à plus de 120 000 analyses en dix ans. Pour eux, le plus difficile consiste à rejoindre les gens et à leur faire payer l'analyse, puis à les convaincre de dépenser ce qu'il faut pour apporter les améliorations nécessaires, ce dernier élément étant fortement dissuasif.

Grâce à la commandite d'Enbridge, un fournisseur de gaz de l'Ontario, et du gouvernement de la province, la Green Communities Association s'est attaquée au problème du coût des analyses. Elle a proposé un ÉnerGuide modifié, en vertu duquel les propriétaires faisaient analyser leur maison de nouveau après avoir apporté les améliorations recommandées. Des incitatifs financiers leur étaient accordés en fonction du rendement énergétique de leur maison.

Avec le programme original, un participant moyen réussissait à réduire ses émissions d'environ une tonne par année. Une fois les incitatifs financiers en place, les propriétaires ont davantage modifié leur consommation et triplé le volume des réductions. En fait, les 300 ménages ayant participé au projet pilote n'ont pas eu à débourser pour réduire leurs émissions de carbone; ils ont plutôt enregistré une économie nette de 107 de dollars la tonne.[59]

C'est ce modèle qu'a choisi le gouvernement en août 2003 pour la première ronde de financement du Défi d'une tonne, dans le cadre de son Plan d'action sur les changements climatiques. Le témoignage de M. Poch a fourni au Comité un exemple parfait de l'importance d'avoir

---

(58) David Poch, membre du conseil d'administration de la Green Communities Association, délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, 17 juin 2003, fascicule no 18, 18:1.

(59) *Ibid.*, 18:4.

recours à des groupes communautaires locaux pour véhiculer ce type de programme. Comme il l'a souligné :

> *« Nous suscitons l'intérêt des Canadiens là où ils vivent, chez eux et dans les collectivités. Nous assurons la prestation de toute une gamme de programmes environnementaux axés sur les résultats… Au cœur du modèle de la Green Communities Association se trouve la collectivité. Même si nous avons bien sûr des programmes nationaux, ils sont exécutés au niveau communautaire et adaptés aux collectivités.*
>
> *… Cette approche communautaire permet la création de partenariats avec divers intervenants communautaires — les gouvernements municipaux, les services publics locaux, les groupes d'église, etc. L'expression «marketing social communautaire» résume la force de notre mouvement. Nous pouvons faire la promotion de nos idées auprès du public d'une manière que les entreprises commerciales ou le gouvernement ne peuvent imiter. Nous sommes ancrés dans la collectivité. »*[60]

***« Nous suscitons l'intérêt des Canadiens là où ils vivent, chez eux et dans les collectivités. »***
*(David Poch, 18 :21)*

Selon M. Poch, si le gouvernement du Canada souhaite miser sur ces premières réussites, il devra investir de modestes fonds, quoique stables et prévisibles, dans ce qu'il appelle « l'infrastructure organisationnelle communautaire. »

**Recommandation 15**

**Le Comité recommande au gouvernement du Canada de s'engager à financer de façon stable les groupes d'action communautaire ayant démontré qu'ils sont capables d'élaborer et d'offrir des programmes d'efficacité énergétique pour les ménages.**

Le gouvernement du Canada s'est engagé à ce que le pays respecte des objectifs raisonnables en vertu du Protocole de Kyoto. Mais votre Comité estime que sans la collaboration des provinces, des territoires, des services publics, du secteur privé, des ONG et, plus particulièrement des consommateurs eux-mêmes, nous n'atteindrons pas les objectifs du Protocole ou du Défi d'une tonne.

C'est aux provinces et territoires qu'incombe la réglementation du secteur des services publics et des normes de construction. Quant aux services publics, ils traitent directement avec les consommateurs et occupent donc une position privilégiée pour promouvoir de saines habitudes de consommation d'énergie. Les municipalités, comme elles

***Ces partenariats sont essentiels.***

(60) *Ibid.*

sont responsables de la gestion des déchets, de l'aménagement du territoire, des transports et de diverses autres activités liées à l'énergie, jouent aussi un rôle de premier plan dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ces partenariats sont essentiels.

# CONCLUSION

Le Défi d'une tonne s'inscrit à part entière dans les efforts déployés par le Canada pour atteindre les objectifs qu'il s'est fixé dans le cadre du Protocole de Kyoto. Le Défi vise non seulement à modifier les habitudes de gaspillage mais aussi les attitudes.

Ce serait beau de penser que si tous les Canadiens étaient conscients de l'urgence du problème, nous réagirions tous en faisant l'impossible pour réduire les émissions de gaz nuisibles. Malheureusement, la réalité est tout autre. S'il suffit parfois de sensibiliser les gens, d'autres ont besoin d'être encouragés ou carrément poussés. Pour ce faire, le gouvernement du Canada devra recourir à tous les outils disponibles, notamment les politiques fiscales et de réglementation.

***Si l'on arrive à combiner de façon intelligente l'information, les mesures incitatives, la réglementation et la coopération, le Défi d'une tonne sera atteint.***

Si l'on arrive à combiner de façon intelligente l'information, les mesures incitatives, la réglementation et la coopération, le Défi d'une tonne sera atteint. Sans ces éléments combinés, le Défi d'une tonne risque fort de faire chou blanc.

Dans le domaine des changements climatiques, bien des Canadiens s'imaginent qu'il faut absolument agir sur une très grande échelle, et que c'est, aux dires de la plupart des Canadiens, aux centrales électriques et au secteur industriel à modifier leur mode d'exploitation. Mais en tant que particuliers, nous ne voulons rien entendre à ce sujet. À côté, les tentatives du petit consommateur sont insignifiantes, croit-on.

C'est faux. Les résultats seront loin d'être insignifiants si 32 millions de personnes rendent leurs maisons, leurs véhicules et leurs styles de vie plus compatibles à leur environnement. L'environnement dont hériteront leurs petits-enfants.

***Les premiers pas ont déjà été franchis...***

Les premiers pas ont déjà été franchis mais il reste encore beaucoup à accomplir. Les entreprises et les industries canadiennes ont commencé à faire leur part. Les politiciens et les bureaucrates doivent faire preuve d'honnêteté à l'égard de ce qui motive la population. Ils devront également s'armer de courage. Des prix pour l'énergie, reflétant mieux les coûts liés à l'environnement, doivent faire partie de l'équation. Il ne faut pas se le cacher, des prix plus élevés pour l'énergie diminueront la consommation de façon importante et aideront les gens à la consommer de façon plus judicieuse.

***Passons à l'action!***

C'est maintenant au tour des Canadiens de faire leur part. C'est cela le Défi d'une tonne.

La période d'engagement de Kyoto débute dans moins de quatre ans. Nous n'avons plus de temps à perdre.

Relevons le Défi. Passons à l'action!

# RECOMMANDATIONS

**Recommandation 1**

Le Comité recommande que le gouvernement du Canada fasse en sorte que les prix de l'énergie reflètent de façon plus réaliste l'ensemble des coûts, y compris pour l'environnement, associés à la production et à la consommation d'énergie.

**Recommandation 2**

Le Comité recommande au gouvernement du Canada d'offrir un moratoire d'une période de cinq ans sur la TPS, s'appliquant aux achats de détail de tous les produits de consommation à bon rendement énergétique (à l'exception des véhicules à moteur – voir la recommandation n° 4) et de tout matériel fonctionnant à l'aide d'énergie renouvelable. Une surtaxe devrait s'appliquer aux produits à faible efficacité énergétique, pour rendre cette mesure neutre à l'égard des recettes.

**Recommandation 3**

Le Comité recommande que les provinces instaurent un moratoire semblable d'une période de cinq ans sur la taxe de vente provinciale (TVP). Les discussions avec les provinces ne devraient pas être considérées comme raison pour ne pas amorcer immédiatement ce réalignement de la taxe fédérale.

**Recommandation 4**

Le Comité recommande au gouvernement du Canada d'accorder aux acheteurs de nouveaux véhicules éconergétiques (y compris les véhicules hybrides) des remises proportionnelles pouvant atteindre 2 000 dollars. Pour rendre cette mesure neutre à l'égard des recettes, les acheteurs de véhicules énergivores devraient payer une surtaxe clairement établie au point de vente.

**Recommandation 5**

Le Comité recommande au gouvernement du Canada de réexaminer toutes les autres politiques budgétaires en vue de favoriser l'efficacité énergétique. Le gouvernement pourrait, par exemple, accorder aux employeurs qui fournissent des laissez-passer de transport à leurs employés, un traitement fiscal semblable à celui accordé aux employeurs qui fournissent à leurs employés des voitures de fonction ou des camions légers.

**Recommandation 6**

Le Comité recommande au gouvernement du Canada de s'assurer que le prix de l'essence vendue au détail reflète l'ensemble des coûts, y compris les coûts environnementaux associés à la production et à l'utilisation de l'essence.

**Recommandation 7**

Le Comité recommande au gouvernement du Canada de mettre en place, d'ici 2010, des normes de consommation de carburant pour véhicules automobiles qui soient plus strictes de 25 p. 100 que celles d'aujourd'hui.

**Recommandation 8**

Le Comité recommande que d'ici l'an 2010, le gouvernement du Canada instaure des normes éconergétiques pour l'ensemble des produits de consommation (à l'exception des véhicules à moteur – voir la recommandation n° 7), permettant de rendre les normes canadiennes égales ou supérieures aux normes les plus rigoureuses que l'on retrouve dans d'autres pays industrialisés.

**Recommandation 9**

Le Comité recommande que le gouvernement du Canada introduise, d'ici 2006, des normes pour le portefeuille de l'énergie renouvelable applicables à toutes les activités du gouvernement fédéral.

**Recommandation 10**

Le Comité recommande aussi que les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations municipales adoptent des normes similaires pour le portefeuille de l'énergie renouvelable de manière à augmenter le pourcentage de la production énergétique du Canada qui provient de sources renouvelables.

**Recommandation 11**

Le Comité recommande que la réduction des émissions de gaz à effet de serre soit un critère d'évaluation primordial pour tous les projets d'infrastructure pertinents bénéficiant d'une subvention du gouvernement fédéral.

**Recommandation 12**

Le Comité recommande que tous les paliers de gouvernement continuent de profiter des offres faites par les distributeurs canadiens d'énergie pour livrer le message relatif au Défi d'une tonne et administrer les programmes qui s'y rattachent.

**Recommandation 13**

Le Comité recommande que le gouvernement du Canada et les gouvernements provinciaux et territoriaux imposent une surtaxe sur l'énergie comme moyen de générer un financement stable et à long terme pour les programmes d'efficacité énergétique.

**Recommandation 14**

Le Comité recommande au gouvernement du Canada de continuer à soutenir le programme Partenaires pour la protection du climat, de la Fédération canadienne des municipalités, et d'en élargir la portée en incitant les administrations municipales à participer à la conception et à la mise en œuvre du Défi d'une tonne

**Recommandation 15**

Le Comité recommande au gouvernement du Canada de s'engager à financer de façon stable les groupes d'action communautaire ayant démontré qu'ils sont capables d'élaborer et d'offrir des programmes d'efficacité énergétique pour les ménages.

# ANNEXE A:

## Conseil à l'intention des Canadiens sur les façons d'économiser l'énergie et de réduire les émissions de gaz à effet de serre

**Sources**:

http://www.climatechange.gc.ca/francais/newsroom/default.asp

http://www.climatechange.gc.ca/plan_du_canada/challenge/index.html

**Autres ressources Internet**:

Des *Trucs en matière d'énergie et d'argent* de l'Office de l'efficacité énergétique de Ressources naturelles Canada sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :
http://oee.nrcan.gc.ca/Trucs/Introduction.cfm?Text=N&PrintView=N
Ce guide offre 365 conseils utiles en matière d'économie d'énergie et d'argent pour les individus et les familles. Une copie du guide peut être obtenue en téléphonant au 1-800-O-CANADA.

Deux autres sites Internet canadiens offrent également des conseils utiles pour les individus et les familles désirant réduirent leurs émissions de GES. Les deux sites sont partiellement commandités par le gouvernement du Canada. Le premier est un calculateur d'émissions de GES et est disponible à cette adresse : http://unetonneenmoins.ca. Le deuxième est celui du Pembina Institute : http://www.climatechangesolutions.com.

# ANNEXE B:

## Témoins entendus et mémoires présentés pendant la 37e législature du Parlement, 2e session:

| Nom de l'organisation | Nom du témoin | Date de la présentation |
|---|---|---|
| **Association canadienne de l'électricité** | Hans Konow, président et chef de la direction | 3 avril 2003 |
| | Roy G. Staveley, vice-président directeur | |
| **Association canadienne du gaz** | Michael Cleland, président | 2 octobre 2003 |
| | Bryan Gormley, directeur, Politiques et économie | |
| | Michael Cleland, président | 10 juin 2003 |
| | Brendan Hawley, Communications et gestion du marketing | |
| **B.C. Hydro — Power Smart** | Ted Ferguson, coordonnateur environnemental et gestionnaire des GES | 17 juin 2003 |
| **Bureau du vérificateur général du Canada** | Johanne Gélinas, commissaire à l'environnement et au développement durable | 30 octobre 2003 |
| | John Affleck, directeur principal, Vérifications et études, Stratégies de développement durable | |
| | Robert Pelland, directeur, Vérifications et études, Stratégies de développement durable | |
| **Chambre de commerce du Canada** | Michael Murphy, vice-président directeur, Politiques | 3 avril 2003 |
| **Conseil canadien des chefs d'entreprise** | John Dillon, vice-président et conseiller juridique | 3 avril 2003 |

| | | |
|---|---|---|
| **Delphi Group** | Michael B. Gerbis, président-directeur du Clean Energy Business Unit | 21 octobre 2003 |
| | Melissa L. Creede, vice-présidente et directrice des Changements climatiques | |
| **Environnement Canada** | L'honorable David Anderson, C.P., député, ministre de l'Environnement | 10 avril 2003 |
| | Alan Nymark, sous-ministre | |
| | Norine Smith, sous-ministre adjointe, Politiques et communications | |
| | Karen Anderson, directrice générale intérimaire, Direction générale des services administratifs et de la gestion environnementale | 18 février 20003 |
| | Berny Latreille, directeur, Affaires environnementales | |
| | Paul Fauteux, directeur général, Bureau des changements climatiques | 25 février 2003 |
| **Fédération canadienne des municipalités** | Louise Comeau, directrice, Centre pour le développement des collectivités viables | 8 mai 2003 |
| **Green Communities Association** | David Poch, membre du conseil d'administration | 17 juin 2003 |
| **HTC Hydrogen Thermochem Corporation** | Lionel Kambeitz, président et chef de la direction | 23 octobre 2003 |
| **Ressources naturelles Canada** | L'honorable Herb Dhaliwal, C.P., député, ministre des Ressources naturelles | 8 avril 2003 |
| | Howard Brown, sous-ministre adjoint, Groupe des grands émetteurs industriels | |
| | Bryan Cook, Centre de la technologie et de l'énergie de CANMET | |

| | | |
|---|---|---|
| | Neil MacLeod, directeur général, Office de l'efficacité énergétique | 8 avril 2003 |
| | Jim Comtois, chef, Secteur industriel, commercial et institutionnel | 18 février 2003 |
| | A.C. Taylor, directeur, Énergie reliée au transport | |
| | Neil MacLeod, directeur général, Office de l'efficacité énergétique | 25 février 2003 et 27 février 2003 |
| | Colleen Paton, directrice, Services de communications et de sensibilisation, Office de l'efficacité énergétique | 27 février, 2003 |
| **Secrétariat du changement climatique** | David Oulton, chef | 25 février 2003 et 8 avril 2003 |
| **Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE)** | David McGuinty, PDG et président du conseil | 12 juin 2003 |
| | Alex Wood, conseiller en matière de politiques | |
| **À titre individuel** | Dr. John Nyboer, économiste écologique, Université Simon Fraser et coauteur du livre The Cost of Climate Policy | 25 mars 2003 |
| **À titre individuel** | L'honorable Nicholas Taylor, ancien sénateur | 23 octobre 2003 |